

INFORMATOR

GDYNIA-PORT

OFFICIAL GUIDE



SIERPIEN 1939 AUGUST

WYDAWCA—PUBLISHED BY
O. DOWNAROWICZ—GDYNIA

„POLSKAROB"

Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A.

GDYNIA

Telefony: / Phones: Biuro główne / Head office 2971; Port-Harbour 2981

10 LINII — 10 LINES

Adres telegraf.: / Telegr. Address: POLSKAROB, GDYNIA

Polnisch-Skandinavische Transport-Handelsgesellschaft m. b. H.

GDAŃSK (DANZIG)

BROTBÄNKENGASSE 45-48

Telefon: 269-90
Phone: 269-96

Telegr.-Adress: POLSKAROB, DANZIG

CODES:
Scott's 10 th Ed.
The New Boe Code
Rudolf Mosse
Harper's Coal Code
Röer's Coal Code

Ship-Owners and Coal Exporters - Forwarding - Brokering - Bunker Suppliers

Bunker Stations at Amsterdam and Rotterdam:
„N. V. Nederlandsche Steenkolen Handelmaatschappij".
Telegr. Address: LIGUSTRUM, Amsterdam/Rotterdam.

Representatives of „ROBUR", Union of Upper Silesian Coal Mines
at KATOWICE

Monthly expedition of about 300.000 tons of coal.

s/s „Robur III" — 2850 ton D. W.
s/s „Robur IV" — 3000 ton D. W.
s/s „Robur V" — 3000 ton D. W.
s/s „Robur VI" — 3300 ton D. W.
Bunkering steamer s/s „Robur VII" — 1100 ton D. W.
s/s „Robur VIII" — 4300 ton D. W.

INFORMATOR

GDYNIA-PORT

OFFICIAL GUIDE

POD REDAKCJĄ:
WALDEMARA DOWNAROWICZA



Gdynia VIII. 1939

SIERPIEŃ 1939 AUGUST

C O P Y R I G H T B Y
O. DOWNAROWICZ – GDYNIA

BERGTRANS

SHIPPING COMPANY LTD.

Telegr. addr. „Bergtrans“ or „Bergenske“

Gdynia, 15, Portowa

Telephone: 39-21 (10 lines)

Agents for regular liner services from Gdynia/Danzig to: Norway, Sweden and other Baltic Ports, Portugal. Spain, Marocco and Canary Islands, Mediterranean, Near East and Black Sea, West and South Africa, Western and Eastern Coast of South- and North-America, West Indies, Persian Gulf, British India, Australia etc.

Special fruit lines from Palestine and other Lewant ports, Italy, Spain, Canary Islands, Brazil and South Africa

Chartering

Lloyd's Agency and Agents of other Insurance Companies

Sea and Land Forwarding, Clearance and Storage

Bunkering



DANZIG

BERGTRANS Shipping Company Ltd.,
3, Langer Markt Tel. 225-41 and 252-441 (13 lines)

7005/M

INFORMACJE NAUTYCZNE.

I. OGÓLNE WSKAZANIE DROGI.

Szlaki żeglugowe z głównych portów Bałtyku w Gdyni łączą się przy południowym końcu półwyspu helskiego, a raczej przed wydmą, zwaną „Szwedzką Górką“. Na wydmie tej stoi ciemnoszara wieża żelazna, przezroczej budowy, z latarnią na szczycie i „drgajnikiem zwrotnym“ na międzypiętrzu.

Jakby widomy znak koło wspomnianego węzła drogowego przed Szwedzką Górką stoi w kierunku SSO od niej na 0,4 mlm, pława świetlno-hucząca, zwaną „Hel-Nord“ (znak HL-N).

Od Szwedzkiej Górki dalej na południe, 1,7 mlm, wznosi się, zdala już widoczna, potężna wieża murowana wiekowej Świetlni helskiej. Wieża stożkowata, czerwona z białym pasem poziomym pośrodku i zieloną kamerą latarniową na szczycie.



Od tej wieży helskiej na SSO niespełna 2 kabl. znajduje się syrenownia, a na SSW od tej wieży, w odległości 0,6 min. tuż przy „cyplu helskim“ jeszcze, pława świetlno-dzwonowa, Hel-Sud. — (Znak HL-S).

Między obu wieżami wymienionymi brzeg piaszczysty zatacza łuk, zwrócony grzbietem na wschód i występujący na około 0,6 mlm. poza proste połączenie tych wież. Konieczne jest stąd okrążanie tej części półwyspu w odpowiedniej odległości. (Można to wykonać np. trzymając stale wieżę helską na cztery „rumby“ (45°) z prawej, aż do osiągnięcia kursu 250° do Gdyni).

Statek, który zatrzymałby się w tej okolicy, ew. stanął na kotwicy, może być wezwany do natychmiastowego oddalenia się od brzegu!

Szczegóły o światłach na wymienionych znakach żeglugowych oraz podawanych w tej okolicy sygnałach mgłowych, (radiowych i dźwiękowych, synchronizowanych) podają spisy świateł i sygnałów.

Po minięciu latarni morskiej Hel można już bez jakichkolwiek przeszkód podążać prosto na redę gdyńską. Droga ta wynosi niespełna 10 mil.[1])

---

[1]) O znakach żeglugowych w Gdyni — patrz pkt. VI.

II. REDA GDYŃSKA I KOTWICOWISKO.

Zbliżając się do portu gdyńskiego spotyka się przede wszystkim w odległości 1,2 mlm. przed głównym wejściem portowym. — pławę kierunkową, świetlno-dźwiękową, dużą, w czerwone i białe pola z czerwoną kulą i krzyżem takim na niej, jako znak szczytowy, z napisem czarnym GD-K.



Pława ta stoi na początku szlaku o 12 m głębokości, prowadzącego do głównego wejścia portowego oraz na wschodniej granicy redy[1]).

WZBRONIONE JEST ZAKOTWICZANIE NA TYM SZLAKU DOJAZDOWYM!

Kotwicowisko rozpościera się w obrębie redy na zachód od południka oraz na południe od równoleżnika, przeprowadzonego przez tę pławę, lecz z wyłączeniem pasa, przylegającego do falochronów, o szerokości 500 metrów. Grunt kotwiczny dobry (drobny piasek z ciężkim mułem) na głębokościach od 13,0 do 9,5 m tuż przed falochronami[2]). Wahanie poziomu wody od — 0,6 do + 1,0 m nad poziomem średnim.

Postój na redzie spokojny i bezpieczny. Prądów i pływów o znaczeniu praktycznym nie ma. Lody występują tylko podczas wyjątkowo ostrej i długotrwałej zimy[3]).

Do namiarów na redzie w dzień, nadają się wokoło widoczne budowle i przedmioty, jak to: w IV-ej ćwiartce widnokręgu — wieża kościoła oksywskiego; dwie wieże świetlne wejścia portowego głównego; wieża elewatora zbożowego — wieża wodna w porcie; — potem w III-ciej ćwiartce widnokręgu: wieżyczki wejść portowych w południowej części portu; czerwona hala rybna; żelazna przezroczna wieża Obserwatorium Morskiego; krzyż na „Kamiennej Górze"; wieżyczka na willi „Różany Gaj", ew. inne dalsze.

W nocy służą do tego celu światła wejść portowych[4]).

Na szczytach kilku domów w mieście widnieją charakterystyczne światła neonowe (czerwone, niebieskie i inne).

III. PORZĄDEK NA REDZIE.

Statki przybywające na redę podnoszą banderę narodową i pozostawiają ją na czas postoju na redzie. Sygnał kotwiczny dzienny i nocny!

Pilota przyzywa się ogólnie przyjętymi sygnałami wzrokowymi (flaga G i światło pochodni, niebieskie) oraz sygnałem dźwiękowym, t. j. długim i czteroma krótkimi dźwiękami (—....), podanymi syreną lub gwizdkiem okrętowym.

---

1) Patrz plan portu.

2) Głębokości wg. średn. poz. wody.

3) Raz na 10—15 lat.

4) Pkt. VI b., światła.

Podobnie holownik może być przywołany sygnałem dźwiękowym, podając dźwięki: długi, krótki, długi (—.—).

Statki na redzie obowiązują Przepisy Polic.-portowe. [1]) szczególnie odnośnie stanu zdrowotności i sygnalizacji, obecności przedmiotów wybuchowych lub zapalnych na statku.

Wskazane jest podniesienie, wzgl. podanie wzrokowego sygnału rozpoznawczego, co ułatwia wydanie statkowi wstępnych wskazań t. zw. „sygnałami dyspozycyjnymi“.[2])

Telegraficzne zgłoszenia sanitarne pod adresem: „Lexport Gdynia“.

IV. ROZKŁAD PORTU I NAZWY.

Falochrony, o ogólnym kierunku przebiegu z północy na południe, osłaniają port od wschodu. Przerwy między falochronami stanowią wejścia portowe. Główne, niezasłonięte wejście, oznaczone wieżami, — prowadzi do północnej, głównej części portu.

Dalsze wejścia portowe, zasłonięte dwoma falochronami zewnętrznymi, znajdują się w południowej części portu i prowadzą do:

a) Basenu Południowego, zawierającego: nabrzeże węglowe (Śląskie, firmy „Giesche“, „Progress“ i „Elibor“); port rybacki z „Chłodnią Rybną“ i składami śledziowymi; warsztaty stoczniowe.

b) Basenu Prezydenta, skupiającego ruch przybrzeżny i część przemysłu rybnego.

W głównej części portu znajdują się:

a) **przedport**, w którym na pierwszy plan wysuwa się Molo Pasażerskie ze stacją holowniczo-ratowniczą i Dworcem Morskim dla ruchu osobowego



Dworzec Morski — Marine Railway Station

zaoceanicznego; (baza główna Tow. Żegl. Gdynia—Ameryka S. A.) w południowej stronie przedportu, Basen Węglowy z nabrzeżem Szwedzkim (odcinek państwowy i firmy „Polskarob“) i dwoma „pierami“ taśmowymi.

b) **Kanał Portowy**, na którego początku, (na nabrzeżu Pilotowym) wznosi się Kapitanat Portu ze stacją pilotową i sygnałową, natomiast końce jego zajmują „Stocznia Gdyńska“ i port drzewny Polskiej Agencji Drzewnej, w skrócie „Paged“; w przedłużeniu Kanał Przemysłowy (w budowie).

---

[1]) Podany w części 2-iej niniejszego. Streszczenie wskazań i zakazów patrz jeszcze pkt. VIII. c.

[2]) Patrz pkt. VI. — d.

c) **Wewnętrzne baseny portowe**, do których prowadzi Kanał Portowy, a to:

I-szy Basen, im. Marszałka Piłsudskiego, — mieszczący „Chłodnię Portową", „Łuszczarnię Ryżu"; olejarnię — „Union", „Melas-Polski" i „Elewator Zbożowy", P. Z. Z. Z. oraz liczne składy portowe, państwowe i prywatne;

II-gi Basen im. Ministra E. Kwiatkowskiego, zwany też „Strefą Wolnocłową", ze składami bawełny, cukru i ładunków tranzytowych;

3-ci Basen (w budowie), służący za miejsce postoju statków odstawionych.

Nazwy poszczególnych nabrzeży wskazuje załączony plan portu.

V. GŁĘBOKOŚĆ W PORCIE.

Port może przyjąć wszystkie statki dochodzące na Bałtyk, **12-to metrowej głębokości** (40') na szlaku dojazdowym oraz w **przedporcie.** Licząc, że statek musi mieć około pół metra (lub 2' stopy) wolnej przestrzeni pod stępką przy niskim stanie wody, — można podać następujące dane orientacyjne o głębokościach w porcie.

1) **Przy Molo Pasażerskim**, od strony północnej, tj. przy Dworcu Morskim, wzgl. Nabrzeżu Francuskim, mogą więc stawać statki z zanurzeniem do 11 m (36'). Po południowej stronie Mola Pasażerskiego, czyli przy nabrzeżu Holenderskim mogą przystawać większe statki towarowe z zanurzeniem do 9,5 m (31'), — szczególnie do wyładunku złomu żel. lub naładunku masowego.

2) **W Basenie Węglowym** stają do załadunku węgla statki z zanurzeniem około 8 m. (27') przy nabrzeżu Szwedzkim, jak też pierach taśmowych.

3) **Kanał Portowy** w części wschodniej, **oraz I-szy Basen** przyjmują również statki z zanurzeniem do 9 m (30').

4) **Kanału Portowego — część zachodnia** oraz II-gi Basen Wolnocłowy rozporządza głębokością 9 m i przyjmuje statki z zanurzeniem do 8,2 m (27').

5) **W przejściu do Basenu Południowego** najmniejsza głębokość wynosi 8.7 m, dająca przejście dla statków o zanurzeniu do 8,0 m (26½') przy spokojnym stanie morza (t. j. bez fali).

Uwaga: a) Basen Rybacki przystępny jest tylko dla statków o długości do 45 m, dłuższe, do 60 m, mogą wchodzić tylko za specjalnym zezwoleniem Kapitanatu Portu i po podpisaniu deklaracji.

b) Przy nabrzeżu Angielskim głębokości gdzieniegdzie są nieco mniejsze i mogą przy nim stawać statki z zanurzeniem do 6,6 m (22').

VI. ZNAKI ŻEGLUGOWE, ŚWIATŁA, SYGNAŁY MGŁOWE I OSTRZEGAWCZE.

a) znaki żeglugowe dzienne.

Na głowicach falochronów, ograniczających wejścia portowe, wznoszą się wieże żelbetowe, na końcach falochronów zewnętrznych (w budowie), znajdują się tylko tymczasowe podpórki latarek automatycznych.

Z lewej strony wejścia głównego stoi pławka w łaty żółte i czarne i oznacza drgajnik podwodny; — należy ją omijać.

Poprzez wejścia portowe ułożone są kable oświetleniowe i stąd nie wolno rzucać kotwicy w ich pobliżu **ani jej włóczyć po dnie poprzez wejście portowe.**

Obecność kabli oznaczona jest napisami „Kabel".

Również **na początku Kanału Portowego oraz mn. w. w jego połowie** (na przedłużeniu nabrzeża Rumuńskiego w 2-gim Basenie!) **przebiegają kable,** oznaczone znakami na brzegu, mającymi postać żółtej stawy z czarną kulą na szczycie i tablicą żółtą z czarnym napisem „KABEL".

(Zamierzona jest zmiana oznaczenia kabli w porcie!)

Północna krawędź 12 m głębokości w przedporcie oraz krawędź 9 m głębokości kanału portowego, oznaczona jest pławami, a to: **po prawej** czteroma **czarnymi**, stożkowymi z walcowym znakiem szczytowym, a w końcowej części Kanału po **lewej dwoma czerwonymi,** walcowymi z czerwonym dyskiem na szczycie.



Stacja sygnalizacji nautycznej — Gdynia light & fog signal station

Oś kanału wyznacza nabieżnik, którego stawy mają postać skośnika, (rombu) żółtego, i to w górnej połowie na dolnym oraz w dolnej połowie na górnym, a w pozostałej części — czarnego.

b) **Oświetlenie znaków żeglugowych.** Pokazują światła: Pława GD—K blask czerwony 0,7 sek., co 2 sek.

— **Latarnia wejścia głównego** — prawa: błysk zielony co 2 sek.; lewa — mieszana, t. j. czerwone 3 sek., białe 2 sek., zmiana co 5 sek. — Latarnie na falochronach zewnętrznych: błyski czerwone co 2—3 sek.,

— Latarnie w wejściu do Basenu Południowego — dwa błyski co 4 sek. i to z prawej zielone, a z lewej czerwone, ewtl. równocześnie błyskające.

— **W przedporcie i Kanale Portowym:** na wszystkich narożach nabrzeża — stałe czerwone; na pierach węglowych — światła podwójne, pionowo rozmieszczone,

— na stawach kablowych (koło Kapitanatu Portu) — zielonkawe i żółte;

— na pławach prawych — błysk co 3 sek., a na pławie Nr 2 co 1,5 sek., na lewych — błysk czerwony co 2 sek.;

— nabieżnik osi kanału: stałe pomarańczowe (sodowe).

— **w Basenie Południowym**, — na ostrodze Stoczni — stałe zielone, na ostrodze rybackiej — stałe czerwone.

c) **Sygnały mgłowe.**

— Przy wejściu do Basenu Południowego — dzwon, dający dźwięk co 15 sek. (elektr.).

— Przy wejściu głównym sygnały podają:

aa) t. zw. „syrena wahadłowa", t. j. nautofon „wahający" się dokoła osi pionowej podczas emisji dźwięku — dwukrotnie przez 13,5 sek., co 90 sek.:

bb) t. zw. syrena podwodna, t. j. drgajnik el. magn. podwodny, dostrojony do tonu **900 c/s** (a nie 1050, jak inne), — odzywający się również dwukrotnie w ciągu 90 sek.;

cc) „buczek", t. j. nautofon el. magn. stały o tonie 300 c/s; sygnał składa się z długiego dźwięku i trzech krótkich (jakby ze znaków Morse'a T S); odzywa się tylko podczas śnieżycy i wichury łącznie z sygnałem wymien. pod aa) i bb), wzgl. tylko z sygn. pod bb), gdy sygnał pod aa) jest unieruchomiony.

dd) radiostawa, co 6 minut przez 90 sek., sygnał składa się z „kresek", potem „kropek", nadawanych co 1,1 sek., oraz znaków Morse'a GY, dwukrotnie powtórzonych.

Uwagi uzupełniające: Sygnały dźwiękowe i radiowe są urównocześnione (synchronizowane) według schematu. Wykorzystanie synchronizacji sygnałów syreny do równoczesnego określenia kierunku i odległości od **źródła dźwięku do statku** — upraszczają wykresy z objaśnieniami dodatkowymi o sposobie wykonywania spostrzeżeń i określenia ich wyników.

d) Sygnały dyspozycyjne i ruchowe.

1) Z wieży Kapitanatu Portu pokazywane są dla statków na redzie i ew. zbliżających się do wejścia portowego — „sygnały dyspozycyjne", wyrażone cyframi, które przedstawiają w dzień proporczyki cyfrowe układu międzynarod. sygnałów, w nocy dwie cyfry świecące (neonowe). Sygnały oznaczają:

Sygnał	Znaczenie
12	Piloci zajęci. Czekać.
13	Piloci zajęci (można wejść do portu bez pilota). Miejsce wskaże motorówka.
14	Pilot już udaje się do was.
15	Pilot zaraz uda się do was.
16	Pilot przybędzie za 1 godzinę.
17	Pilot przybędzie za 2 godziny.
18	Wejście do awanportu — pilot spotka was przy wejściu do portu.
19	Z powodu sztormu statek nie może być wprowadzony do portu.
23	Niema zleceń od maklera. Czekać na redzie z maszyną gotową do ruchu.
24	Wasz statek nie jest zgłoszony przez maklera i niewiadomo kto nim jest. Pozostać na redzie do wyjaśnienia.
25	Zgodnie ze zleceniem maklera pozostać na redzie.
26	Pozostać na redzie do jutra.
27	Pozostać na redzie do godz. 6-ej rano.
28	Pozostać na redzie do godz. 7-ej.
29	Pozostać na redzie do godz. 8-ej.
34	Pozostać na redzie do godz. 9-ej rano.
35	Według zleceń maklera udać się do następnego portu przeznaczenia.
36	Nie stać na torze wodnym — odejść na południe.
37	Lekarz przybędzie do was na redę.
38	Lekarz przybędzie do was w porcie po przycumowaniu.
39	Holownik (motorówka) będzie zaraz wysłany (a).
016	Miejsce nie gotowe — zatrzymać się wzgl. zwolnić bieg.
017	Wszystkie holowniki zajęte.

Z tejże wieży placówka sygnałowa przyjmuje i nadaje sygnały wzrokowe flagami i światłem (znakami Morse'a) wg. międzynarodowego układu sygnałów jak też w języku otwartym, po polsku i po angielsku.

2) Dwustożek żółty, podniesiony **na reji masztu sygnałowego Kapitanatu Portu**, a w nocy **dwa światła białe** tamże podniesione **pionowo**, oznaczają, że **wejście portowe** jest **chwilowo zamknięte** dla ruchu statków.

Taki sam sygnał tego znaczenia pokazuje równocześnie stojący przy falochronie północnym ORP „Bałtyk".

VII. PILOTAŻ, HOLOWNICTWO, CUMOWNICTWO.

a) Pilotaż.

Według postanowień regulaminu portowego: 1) pilotaż obowiązkowy jest dla statków o pojemności większej niż 500 ton rej. brutto (ew. 1 500 m³).

Piloci portu gdyńskiego są funkcjonariuszami publicznymi, wykonującymi nadzór porządkowy statku w ruchu po wodach portowych. Uprawnieni są do wydawania zarządzeń kierownikowi statku, odnośnie manewrów i bezpieczeństwa ruchu. Dalsze szczegóły w przepisach portowych.

Opłaty pilotowe, stanowiące należności publiczne, oblicza się wg. pojemności statku; podane są w taryfie opłat portowych.

Służba pilotażu trwa bez przerwy.

b) Holownictwo.

W porcie gdyńskim istnieje tylko jedno przedsiębiorstwo holownicze specjalnie do tych czynności, koncesjonowane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

O potrzebie użycia holownika na terenie portu stanowią przepisy regulaminu portowego, a poza tym ocena sytuacji przez pilota na statku.

Opłaty za prace holownicze ułożone są wg. pojemności statku (Taryfa w zbiorze opłat i taryf). Przedsiębiorstwo holownicze obowiązane jest dać żądaną przez pilota ilość holowników.

c) **Obsługę cum** — wykonują prywatne przedsiębiorstwa cumownicze, koncesjonowane przez Urząd Morski dla danego odcinka nabrzeży portowych. Opłaty według pojemności statku.

Uwaga: Zażalenia na działalność pilotów, holowników i cumowników przyjmuje Kapitanat Portu pisemnie (ew. ustnie do protokułu). Kapitanat Portu czynny bez przerwy.

VIII. RÓŻNE.

a) Manewrowanie.

Poruszanie się po redzie równolegle do przebiegu falochronu głównego (wschodniego) może odbywać się dopiero w odległości większej niż 500 m od tego falochronu oraz po wyminięciu pławki, oznaczającej położenie drgajnika podwodnego. W porcie należy trzymać się prawej strony drogi wolnej.

Używanie kotwicy w porcie powinno być ograniczone do przypadków niezbędnych oraz poza strefami zakazu rzucania kotwicy w pobliżu kabli.

Statki powinny, w miarę możliwości, po usunięciu wszelkich przedmiotów wystających poza burtę, ustawiać się dziobem w kierunku do wyjścia z portu.

Obracanie statków o długości ponad 100 m należy wykonywać w obrębie portu wewnętrznego u wylotu pierwszego basenu, wzgl. w przedporciu. Manewr ten w nocy musi być sygnalizowany światłem w/g regulaminu.

Podczas silnych sztormów wschodnich założyć trzeba dodatkowe cumy elastyczne, (manilowe) i oddalić się o około 2 m od nabrzeża.

b) **Naprawy i dokowania.** Wykonuje je miejscowa Stocznia Gdyńska, w swym doku o nośności około 5 000 ton. Statki rybackie naprawia Stocznia Instytutu Rybackiego.

Jul. Herman & Co.
Dom Handlowo-Ekspedycyjny Sp. z ogr odpow.
ODDZIAŁ w GDYNI
ul. Polska 21
Adr. tel.: „HERCO" Telefony: 1258, 3708
Code: Rudolf Mosse/Suppl.
Skrytka pocztowa 47

Ekspedycje międzynarodowe
Magazynowanie, clenie, frachtowanie,
inkaso, asekuracja, towary masowe
Centrala:
Warszawa, Ś-to Krzyska 32

Przedsiębiorstwo holownicze wykonuje również wszelkie akcje ratownicze i przeciwpożarowe.

Eksperci awaryjni, dyspaszerzy i przedstawiciele instytucyj klasyfikc. na miejscu. (Patrz opis i adresy).

Sanitariat Portowy przeprowadza dezynfekcje, deratyzacje i dezynsekcje w/g taryfy państwowej i wystawia świadectwa, międzynarodowo uznawane.

c) Zakazy i ograniczenia.

Używanie sygnałów dźwiękowych ograniczone jest do przypadków niezbędnych. Obowiązuje ograniczenie wydobywania się dymu w nadmiernych ilościach. Zakaz wyrzucania czegokolwiek do wody, rozlewania olejów i płynów trujących, czy żrących. Przykrywać należy ścieki, zakładać ochrony linowe, przeciwszczurowe (ratfendry). Obowiązek zgłaszania w Kapitanacie Portu przedmiotów zatoniętych lub zgubionych.

Portową Straż Pożarną alarmuje się za pomocą automatów alarmowych oraz ewtl. przeciągłym rykiem syreny, lub dzwonem.

Podczas ćwiczeń obrony przeciwlotniczej statki obowiązane są stosować się do zarządzeń portowego komendanta tej obrony.

Dbać o dobre oświetlenie burty zewnętrznej, jak też schodni i miejsc pracy na statku, zabezpieczyć niezakryte otwory pokładowe (luki) na czas przerwy w pracy i na noc! Wykonywać niezwłocznie polecenia administracji portowej, dotycz. zmiany miejsca postoju i innych szczegółów.

Stróżowanie wykonują koncesjonowane przedsiębiorstwa.

d) Ograniczenia ruchu osobowego.

Członkowie załóg statków stojących w porcie nie mogą udawać się do Gdańska lub w głąb kraju, bez przepustki Komisariatu Rządu w Gdyni.

Pasażerowie i turyści otrzymują karty kontrolne. Wzbronione fotografowania w porcie i na objektach publicznych.

Ograniczenia w wynoszeniu ze statku artykułów monopolowych (alkoholowych i tytoniowych, zapałek itp.).

e) Zaopatrzenie.

Paliwo węglowe w szczególnej obfitości i jakości ładują trzy specjalne statki bunkrowce w porcie i na redzie.

Paliwa płynnego do 300 t. na dobę w Basenie Południowym, dostarcza Państw. Wytwórnia Olej. Miner. „Polmin", poza tym paliwa lekkie (benzyna, nafta) po cenach wywozowych.

Należy zapoznać się ze zwyczajami handlowymi, odnośnie nabywania zapasów paliwa węglowego.

Zaopatrzenie żywnościowe wolne, prócz artykułów akcyzowych i monopolowych, które mogą dostarczać ze składów wolnocłowych tylko przedsiębiorstwa do tego rządowo upoważnione.

Wodę do picia i do kotłów dostarcza wodociąg portowy, za opłatą według taryfy.

* * *

SYGNAŁ CZASU.

Dla kontroli chronometrów okrętowych służy trzykrotny sygnał czasu, podawany co godzinę ze szczytu ażurowej wieży Obserwatorium Morskiego P. I. M. Przy tym dokładność czasu można sprawdzić w chwilę gaśnięcia sygnałów: 1-go za 2 minuty, 2-go za 1-ą min. i 3-go, punktualnie o każdej godzinie.

W sprawach dotyczących: kompensacji kompasów, sprawdzania i naprawy przyrządów nautycznych, meteorologicznych, latarń okrętowych, korektury map morskich i książek żeglarskich, stanie pogody oraz w okresie zimowym — o stanie lodów i żeglugi, map synoptycznych lub lodowych itp. — należy się zwracać do Obserwatorium Morskiego — Państwowego Instytutu Meteorologicznego — ul. Waszyngtona 14, w godz. urz. 8 — 15. Informacje telefoniczne można otrzymać — tel. 18-00 i 19-40 w godz. od 8 do 22.

——o——

WYCIĄG Z PRZEPISÓW POLICYJNO - PORTOWYCH.

W chwili wydania niniejszego streszczenia do druku obowiązuje rozporządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 29 maja 1933 r. o przepisach **policyjno-portowych dla portu handlowego w Gdyni** (Pom. Dz. Woj. nr 16, poz. 167).

Rozporządzenie to jednakże ulegnie w najbliższym czasie nowelizacji, przy czym projekt odnośny jest już w opracowaniu.

Z uwagi na mające się wprowadzić zmiany niektórych postanowień, przepisy policyjno-portowe nie podaje się in extenso a tylko w streszczeniu.

Uwagi w nawiasach oznaczają zmiany, które w przyszłości zamierza się wprowadzić. Nie są one oczywiście obowiązujące do czasu wejścia w życie nowego rozporządzenia.

* * *

Granice portu gdyńskiego określa rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 lipca 1936 r. w sprawie ustalenia granicy terytorialnej portu handlowego w Gdyni — wg. Dz. U. R. P. nr. 65, poz. 480.

Władzą porządkową na terenie portu jest Kapitan Portu, a organami jego są: Inspektor Nabrzeży, oficerowie portu i piloci, a wreszcie bosmani i strażnicy portowi.

Zarządzenia Kapitanatu Portu podlegają niezwłocznemu wykonaniu, a ewentl. wniesione środki prawne nie wstrzymują wykonania tych zarządzeń.

Kapitanowie statków zobowiązani są do czuwania nad tym, by załoga i pasażerowie oraz inne osoby zatrudnione na statku nie dopuszczałyby się wykroczeń z przepisów policyjno-portowych, a w razie nie wyśledzenia sprawcy — karze podlega kapitan, o ile wykroczenie popełnił jeden z członków załogi lub pasażerów.

NA REDZIE.

Statek przebywający na redzie oraz wchodzący lub wychodzący z portu podnosi swą banderę narodową bez względu na porę dnia.

Statek z ładunkiem materiału wybuchowego lub łatwopalnego, trzyma na przednim maszcie przez cały czas swego postoju na redzie lub w porcie, do czasu ukończenia wyładunku tych materiałów — flagę „B" wg. księgi międzynarodowej sygnałów morskich, w nocy natomiast zamiast niej — światło czerwone. Statek taki obowiązany jest przestrzegać przepisy specjalne, dotyczące manipulacji materiałami wybuchowymi.

Statki zwolnione od obowiązku przyjmowania pilota, podnoszą na przednim maszcie flagę „U" („H"), w nocy natomiast na jej miejsce — dwa światła białe.

Po wypełnieniu kwestjonariusza wręczonego przez kontrolera sanitarnego wzgl. przez pilota otrzymuje statek natychmiast wolność ruchu, o ile nie przychodzi z portu uznanego za zakażony.

(Statek przychodzący z portu uznanego za zakażony, w myśl postanowień Międz. Konwencji San., podpisanej w Paryżu dnia 24 czerwca 1926 r. podnosi w dzień flagę „Q", o ile na statku nie ma chorych na dżumę, cholerę, ospę, lub żółtą febrę, zaś flagę „QQ", o ile stan sanitarny statku lub stan zdrowia załogi lub pasażerów jest podejrzany. O ile natomiast na statku znajdują się chorzy dotknięci chorobami zakaźnymi lub wypadek zakaźnej choroby miał miejsce przed pięciu lub mniej dniami — statek podnosi flagę „QL". W nocy we wszystkich powyższych przypadkach, statek podnosi umieszczone pionowo w odstępie 2-metrowym światło czerwone nad białym, widzialne dookoła z odległości conajmniej 1 mlm.

Kapitan, lekarz i załoga przybywającego statku obowiązani są udzielić pilotowi, wzgl. kontrolerowi sanitarnemu lub lekarzowi portowemu ścisłych od-



Kapitanat Portu w Gdyni — The Harbour Master's Office

powiedzi i wyjaśnień na wszelkie zapytania, dotyczące stanu sanitarnego statku, a w szczególności podać wszelkie, podczas podróży zaszłe wypadki śmierci i zachorowań.

Na żądanie kapitan statku winien okazać przy wejściu do portu kontrolerowi sanitarnemu, wzgl. pilotowi świadectwo sanitarne z ostatniego portu wyjazdu oraz świadectwo odszczurzenia.

Statek, który się nie podda powyższym przepisom do portu wejść nie może, wolno mu jednak po zadośćuczynieniu wymaganiom konwencji sanitarnej, wyładować pasażerów i towary na redzie, które podlegają wówczas postępowaniu sanitarnemu, w myśl przepisów.

Wszystkie statki handlowe przebywające w porcie podlegają sanitarnym inspekcjom i kontroli wykonywanym przez lekarza portowego. O wszystkich chorobach, które zachodzą na statku podczas jego pobytu w porcie, kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu.

PILOTAŻ.

Statki ponad 500 trb wchodzące lub wychodzące z portu zobowiązane są przyjąć i korzystać z usług pilota portowego, ustanowionego przez Państwo.

Od obowiązku przyjmowania pilota portowego zwolnione są m. in. okręty wojenne, statki szkolne, zagraniczne, o ile nie służą do celów zarobkowych, statki, których kapitanowie złożyli egzamin pilotowy, przepisany instrukcją Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 23. XI. 38. (Pom. Dz. Woj. Nr 35, poz. 446).

Pilota portowego wysyła Kapitanat Portu na żądanie statku, względnie maklera, przy czym makler statku wychodzącego z portu musi zamówienie uskutecznić na 2 godziny przed przewidzianym odejściem statku.

Przed wejściem do portu, kapitan statku obowiązany jest pilotowi podać dane o statku, wypełniając przedstawione mu formularze: pojemności, rozmiarach, zanurzeniu faktycznym, rodzaju ładunku, ilości ładunku, ilości załogi i ładunku oraz o stanie zdrowotnym pasażerów na statku.

O ile chodzi o prawne stanowisko pilotów w porcie gdyńskim to służą oni kapitanowi statku radą i doświadczeniem oraz znajomością wód portowych, przy czym kierownictwo statku pozostaje w rękach kapitana statku.

Odpowiedzialnym za kierownictwo statku pozostaje zawsze kapitan statku pilotowanego.

Po ukończeniu czynności pilota kapitan podpisuje zaświadczenie pilotowe.

HOLOWANIE.

Przy niesprzyjających wiatrach o większej sile, statki o mniejszym zanurzeniu, niż określono poprzednio, również zobowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą.

Holowana jednostka musi być prowadzona na krótkim holu i posiadać na pokładzie swym obeznanego z jej prowadzeniem kierownika, przy czym holowanie więcej niż jednej jednostki, dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Szybkość statków żeglugi przybrzeżnej i holowników nie może przekraczać na redzie 7 mil/godz., na obszarze avanportu 5 mil/godz., w obrębie basenów portowych i kanału wejściowego do portu — 4 mil/godz. Statki większe muszą posuwać się powolnie.

W nocy, jak również podczas zmniejszonej widzialności, szybkość statku należy zmniejszyć do minimum.

Podczas mijania statków otwartych (bezpokładowych) i głęboko załadowanych należy szybkość statku jeszcze zmniejszyć, względnie maszynę wogólę zatrzymać.

Dragi pracujące, dźwigi i kafry pływające przy pracy, należy mijać ruchem zupełnie wolnym, natomiast łodzi nurkowych na pozycji — z zatrzymaną maszyną.

Włóczenie kotwicy po przez wejście portowe jest surowo wzbronione, szczególnie w pobliżu miejsca przebiegu kabli, które oznaczone są znakami ostrzegawczymi oraz napisem „k a b e l".

Rothert & Kiłaczycki

Sp. z o. o.

GDYNIA

Derdowskiego 7

Adr. tel.: „POLSHIP" tel. 39-81 / 6 linii /

Oddział:

GDAŃSK, HUNDEGASSE 89, tel. 241-51

Reprezentacje:

Katowice
Mickiewicza 25
tel. 353-95

Warszawa
Jasna 1 m. 7
tel. 283-25

Łódź
Brzeźna 18
tel. 109-26

Agentury Frachtowe:

Linia Południowo-Amerykańska T-wa Gdynia—Ameryka L. Ż. S. A.

Linia Lewantyńska T-wa Żegluga Polska S. A.

Linia Śródziemnomorska T-wa Żegluga Polska S. A.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.

Holland Africa Lijn, Amsterdam

Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „HANSA", Brema

ANTWERPIA

ROTHERT & KIŁACZYCKI SP. Z O. O.

4, Quai van Meteren, tel. 339-85

Poruszenie śruby okrętowej podczas postoju statku przy nabrzeżu, jest dozwolone jedynie dla próby maszyn i odbicia statku od nabrzeża, pod warunkiem jednak, że ilość obrotów śruby nie będzie większa, niż przy małej szybkości statku. Na statkach 2-śrubowych winien być pomieszczony napis ostrzegawczy po obu stronach na widocznym miejscu rufy. Podczas próby maszyn, na rufie statku winien znajdować się jeden z oficerów pokładowych statku, który byłby odpowiedzialny za bezpieczeństwo wszystkich objektów, mogących się znajdować w pobliżu śrub podczas ich obracania.

ZGŁOSZENIE PRZYBYCIA I WYJŚCIA STATKÓW.

Kapitan statku lub makler zobowiązany jest zgłosić niezwłocznie w Kapitanacie Portu przybycie statku i przedłożyć równocześnie dokumenty okrętowe, spis załogi, manifest ładunkowy (odpis) oraz listę pasażerów, wysiadających w Gdyni z zaznaczeniem ich przynależności państwowej.

W dniu wyjścia statku, kapitan wzgl. kierownik statku, obowiązany jest podnieść na przednim maszcie flagę „P" wg. księgi międzynarodowej sygnałów morskich, a poza tym złożyć w Kapitanacie Portu zaświadczenia o uiszczeniu opłat portowych, dowodu odprawy celnej, odpisu manifestu towarów zabranych z portu i listę pasażerów przyjętych na statek, co stanowi warunek uzyskania pozwolenia na wyjście statku z portu. Kapitan lub jego zastępca, którzy podpisują powyższe zgłoszenie odpowiedzialni są za swoje zeznania.

Zwolnione są częściowo lub całkowicie od obowiązku zgłoszenia:
1) wszystkie okręty wojenne,
2) polskie statki żeglugi przybrzeżnej, oraz polskie statki rybackie i holowniki, które uiściły roczną opłatę ryczałtową,
3) statki, zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych,
4) jachty krajowe itp., statki sportowe, o ile nie udają się za granicę.

MIEJSCE POSTOJU STATKÓW.

Wszelkim statkom wzbronione jest przybijanie do nabrzeży, postój przy nich oraz zmiany miejsca postoju, bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu. Tenże Kapitanat może zarządzić w razie potrzeby zmianę miejsca postoju na koszt statku. Gdy okaże się, że statek, co do którego zarządzono zmianę postoju, nie ma dostatecznej obsługi do wykonania odnośnego manewru, Kapitan Portu może wykonać go własnym zarządzeniem, a wszelkie koszty stąd powstałe, obciążają statek.

Cumy okrętowe mogą być założone tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone. Kapitan względnie kierownik statku ponosi odpowiedzialność za należyte przycumowanie statku, za wytrzymałość użytych cum oraz za dostateczne ich wzmocnienie przy wiatrach silnych.

Wejście na statek stojący przy nabrzeżu musi być bezpieczne i umożliwione przez pomosty, schodnie osobowe, trapy itp. Przed zaprowadzeniem tych urządzeń ruch między statkiem a lądem jest wzbroniony.

W wypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu jest obowiązany dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy zakładaniu odpowiednich dojść, o ile okaże się tego potrzeba.

Do **Basenu Rybackiego** mogą być wprowadzane statki z ładunkiem ryb i kutry o długości nieprzekraczającej 45 metrów oraz łodzie rybackie, o ile Kapitanat Portu nie zarządzi wyjątku. Statki większe, lecz nie dłuższe ponad 60 m będą wprowadzane jedynie na wyraźne żądanie kapitana statku, za złożeniem przez niego deklaracji na piśmie, iż przyjmuje na siebie wszelką odpowiedzialność za mogące wyniknąć awarie i szkody.

PRZEŁADUNEK I SKŁADOWANIE TOWARÓW.

Kapitanat Portu ma prawo wglądu nad sposobem załadowania ładunku pokładowego, jak i maksymalnej ilości ładunku wogóle. Wzbronione jest ładować statki powyżej ustalonych granic z tym, że dla portu gdyńskiego dopuszczalne są drobne odchylenia. Kapitanat Portu może zarządzić nie wypuszczenie

z portu statku przeładowanego i statku z nienormalnym przechyłem, do czasu jego częściowego wyładowania, wzgl. wyrównania.

Przeładunek można uskuteczniać tylko przy pomocy dźwigów, pomostów i innych odpowiednich i bezpiecznych urządzeń przeładunkowych. Wszelkie przetaczanie ładunków przez krawężnik nabrzeża i po torach jest wzbronione.

Podczas przeładunku materiału sypkiego powinno być rozpięte między nabrzeżem i statkiem płótno brezentowe lub zastosowany inny środek, zapobiegający przesypywaniu się materiałów do wody.

Podczas przeładunku złomu należy stale usuwać z torów kolejowych odpadki żelastwa.

Składanie towarów na nabrzeżach i placach bez zezwolenia Urzędu Morskiego jest wzbronione, w razie zezwolenia przestrzegać należy zarządzenia co do sposobu składania. Składanie podczas przeładunku wszelkiego rodzaju towarów przy ścianach magazynów rządowych jest wzbronione.

Urządzeń portowych używać należy w sposób oględny, zapobiegający ich uszkodzeniu. O wszelkich szkodach wyrządzonych przez statek lub jego załogę, kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu. Statek, który uszkodził nabrzeża, urządzenia portowe lub znaki morskie, obowiązany jest wyrządzoną szkodę naprawić lub przed wyjściem z portu złożyć w kasie Urzędu Morskiego żądane zabezpieczenie.

Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych lub łatwopalnych, ściśle przestrzegać muszą wszelkich zarządzeń Kapitanatu Portu, wydanych w związku z wyładowaniem i załadowaniem materiałów i podlegają stałemu dozorowi, wyznaczonemu przez Kapitanat Portu.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiednią ilość przyrządów przeciwpożarowych, zdatnych do użytku. Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych muszą się znajdować w specjalnych pomieszczeniach, zabezpieczonych od ognia; materiały zaś wytwarzające w zetknięciu się z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące zapalenie — w naczyniach szczelnie zamkniętych i chronionych przed wilgocią. W podręcznych warsztatach nie wolno magazynować więcej materiałów łatwopalnych niż zapotrzebowanie dzienne. Stałe zbiorniki z acetylenem należy umieszczać w osobnym, dobrze przewietrzonym pomieszczeniu, natomiast w warsztatach i kuźniach — wzbroniono.

UTRZYMANIE CZYSTOŚCI.

Wzbronione jest wszelkie zanieczyszczanie nabrzeży, placów i wód portowych, a w szczególności:

1) rzucanie do wody lub na nabrzeża i zakopywanie popiołów, szlaki, śmieci, odpadków, gruzu, słomy, drzewa, drutu, złomu, padliny itp.

2) wylewanie lub wypompowywanie w porcie lub na redzie oliwy, nafty, benzyny itp.

Załadowca względnie odbiorca towaru ma obowiązek sprzątnąć z nabrzeża i ramp hangaru pozostałości i odpadki ładunku lub śmieci natychmiast po ukończeniu przeładunku.

Wzbronione jest wytwarzanie przez statki nadmiernych ilości dymu uciążliwych dla ruchu i pobytu w porcie.

WSTĘP NA TERENY PORTOWE,
osobom nieuprawnionym jest wzbroniony, a zamieszkiwanie w obrębie portu dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu.

ZATONIĘCIA PRZEDMIOTÓW.

W razie zatonięcia w porcie lub na redzie statku, lub jego części, względnie ładunku, mogących zagrażać żegludze, kapitan statku wzgl. kierownik statku, obowiązany jest niezwłocznie oznaczyć pławką miejsce zatonięcia i zgłosić wypadek w Kapitanacie Portu.

Wszystkie pływające urządzenia, jak to: dźwigi pływające, pontony, doki, elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe winny dla przebywania i wykonywania tam czynności zarobkowych uzyskać uprzednio zezwolenie Urzędu Morskiego.

Uprawianie przemysłu cumowniczego, nurkowego, tudzież przewozu zarobkowego osób i ładunków na wodach portowych, dozwolone jest tylko za zezwoleniem Urzędu Morskiego.

Wzbronione jest przymocowanie statków i innych urządzeń pływających do znaków morskich, nadto obciążanie dźwigów ponad nośność dozwoloną oraz przechodzenie osób postronnych pod dźwigami. Poza tym istnieje dalszy szereg zakazów na obszarze portu gdyńskiego.

Osoby dopuszczające się **wykroczeń przeciwko przepisom policyjno-portowym będą karane** w trybie postępowania karno-administracyjnego karą, **grzywny do 200 zł**, względnie **aresztu do dni 7-miu**, przy czym orzecznictwo należy do Urzędu Morskiego.

——o——

„GDYNIKA"

MAKLERZY UBEZPIECZEŃ MORSKICH

Spółka z ogr. odp.

INSURANCE BROKERS LTD.

Centrala: GDYNIA, Sienkiewicza 39

WARSZAWA, Jasna 1 — KATOWICE, Jadwigi 8 m. 12

GDAŃSK, Krebsmarkt 6/7 — ŁÓDŹ, Brzeźna 18

ŻEGLUGA POLSKA S. A.

i / and

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. / Polish-British Steamship Co. Ltd.

Telefony: 29-91, 39-91

GDYNIA

Waszyngtona 44.

Telegramy: „POLMORSK" „POLBRIT"

Regularna komunikacja okrętowa towarowo-pasażerska / Regular steamship cargo-passenger service

GDYNIA/GDAŃSK/DANZIG

do portów: / to following ports:

Antwerpia (Antwerp), Rotterdam, Hamburg, Gandawa, (Ghent), Tallinn, Kotka, Viipuri Helsinki, Stockholm, Pireus, Istanbul, Jaffa, Tel-Aviv, Alexandria, Genua, Livorno, Neapol, Savona, Catania, Messina, Palermo, Syrakuza, London, Hull, Le Havre.

Regularna komunikacja towarowa / Regular cargo service

GDYNIA (GDAŃSK) DANZIG

do portów: / to following ports:

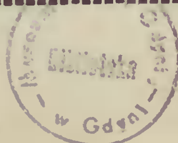
Turku, Mantyluoto, Vaasa, Malmö, Göteborg, Ryga, Libawa, (Liepaja), Klaipeda.

Statki linii regularnych Polsko Brytyjskiego Tow. Okrętowego są zaopatrzone w specjalne urządzenia chłodnicze dla przewozu łatwo psujących się towarów.

The steamers of the Polish British Steamship Co. on the regular lines are provided with refrigerating installation for carriage of perishables

Reprezentacje:

w Warszawie, Pl. Napoleona 9 — w Katowicach, Mickiewicza 25 — w Łodzi, Brzeźna 18



ODPRAWA CELNA.

PRZEPISY CELNE

Podstawę polskich przepisów celnych stanowią: rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. X. 1933 r. o prawie celnym (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 610) oraz rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23. VIII. 1932 r. o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 732).

Na powyższych rozporządzeniach opierają się rozporządzenia wykonawcze oraz instrukcje, regulujące poszczególne fazy postępowania celnego.

POLSKI OBSZAR CELNY.

Prawo celne postanawia, że terytorium Państwa Polskiego i terytorium Wolnego Miasta Gdańska stanowią polski obszar celny, oraz stwierdza jednolitość ustawodawstwa celnego na całym polskim obszarze celnym.

WŁADZE CELNE.

Naczelne kierownictwo i nadzór nad administracją celną na całym obszarze celnym sprawuje Minister Skarbu przez swoje organa, którymi są:

a) Okręgowe władze celne II instancji (Dyrekcje Ceł),
b) Urzędy celne jako miejscowe władze I instancji, oraz
c) Straż Graniczna, jako organ powołany do ochrony granicy celnej.

URZĄD CELNY W GDYNI.

Urząd Celny w Gdyni działa na podstawie statutu organizacyjnego, wydanego przez Ministra Skarbu, jako władza celna I instancji w zakresie wymiaru oraz poboru należności celnych, wykonywania czynności urzędowych przy odprawie celnej, wykrywania przestępstw celnych, prowadzenia dochodzeń oraz orzecznictwa w sprawach karnych skarbowych, zaś jako władza celna II instancji — w sprawach stosowania przepisów celnych (t. zw. postępowania celnego). W konsekwencji odwołania od postanowień i zarządzeń Urzędu celnego w sprawie stosowania przepisów celnych rozstrzyga w II instancji Ministerstwo Skarbu.

Urząd Celny wykonywa swe czynności przy odprawie celnej statków, towarów i podróżnych oraz w innych przypadkach w myśl udzielonych uprawnień za pośrednictwem swoich oddziałów. Nazwy tych oddziałów wskazują ich siedzibę oraz teren, na którym działają, a więc: Oddział Urzędu Celnego „Molo Rybackie“, Molo Węglowe, Molo Pasażerskie, Basen im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, Wolny Obszar Celny, Port Drzewny, Pocztowo-Celny w Gdyni 1 i Lotnisko Celne w Rumii-Zagórzu. Służba w oddziałach (z wyjątkiem pocztowego i lotniska) dzieli się na dwie grupy, a to na służbę zewnętrzną (dozorową) i na służbę wewnętrzną.

GODZINY URZĘDOWE.

Godziny urzędowe obowiązują, jak następuje:

1) **W dni powszednie oraz w niedziele i święta w ciągu całej doby** dla niżej wymienionych czynności:

a) odprawa celna podróżnych i bagażu,
b) odprawa celna statków przychodzących do portu i statków wychodzących z portu,
c) dozór celny przy wyładowaniu ze statków towarów masowych,
d) dozór celny przy załadowaniu na statki wszelkich towarów,
e) dozór celny przy przeładowaniu ze statku na statek wszelkich towarów przewożonych tranzytem.

Czynności wymienione pod lit. c) i d) mogą łączyć się z równoczesną odprawą celną ostateczną i przekazową.

2) **W dni powszednie w czasie od godz. 7—23-iej** dla niżej wymienionych czynności:

a) przyjmowanie towarów ze statku do magazynów i składów celnych — z wyjątkiem przyjmowania towarów do składów celnych dla zaopatrywania statków,
b) wydawanie towarów z magazynów i składów celnych celem załadowania na statek, względnie celem przekazania do innego urzędu celnego,
c) konwojowanie towarów w obrębie portu w Gdyni,
d) dozór celny przy wyładowywaniu ze statku bezpośrednio do wagonów, lub innych środków przewozowych towarów jednogatunkowych, nienależących do kategorii towarów masowych.

3) **W dni powszednie w czasie od godz. 7-mej do 19-tej** dla niżej wymienionych czynności:

a) wydawanie z magazynów, lub składów celnych do wolnego obrotu towarów celnych,
b) czynności w magazynie, lub składzie celnym, jak: ważenie, przepakowanie, sortowanie, wstępne rewizje, branie prób itp.,
c) wydawanie towarów ze składu dla zaopatrywania statków.

Godziny urzędowe w odniesieniu do czynności wyżej niewymienionych trwają w dni powszednie od godz. 8—15-tej, a w soboty od godz 8—13,30.

Służba zewnętrzna (dozorowa) jest czynna przez całą dobę, nie wyłączając niedziel i świąt. W służbie wewnętrznej w poszczególnych oddziałach przez całą dobę są ustanawiane dyżury dla załatwiania wyjątkowych i pilnych spraw.

STRAŻ GRANICZNA.

Straż Graniczna jest powołana do strzeżenia granicy celnej oraz do wykonywania służby w morskim pasie celnym. Główna Komenda Straży Granicznej podlega Ministrowi Skarbu. Na niższych szczeblach organizacyjnych działają Komendy Okręgów i Komendy Obwodów, a dalej Komisariaty i Placówki Straży Granicznej. Obszar wybrzeża polskiego, tj. obszar od granicy polsko-niemieckiej do granicy gospodarczej polsko-gdańskiej i obszar polskich wód terytorialnych podlega Komendzie Obwodu Straży Granicznej w Gdyni.

PRZEPISY CELNE — MORSKIE.

Odnośnie wybrzeża morskiego obowiązują niżej podane postanowienia:

Granicę celna na wybrzeżu stanowi linia styku lądu stałego z morzem, przy czym sztuczne urządzenia wysunięte w morze (mola, tamy, pomosty itd.) są uważane za ląd stały. Zatoka Pucka, zamknięta linią, łączącą cypel Helski z cyplem Redłowskim, stanowi wody wewnętrzne. Linia ta jest dla zatoki Puckiej granicą celną. Przy wejściach do portu granicę celną stanowi linia, łącząca najdalej ku morzu wysunięte części lądu, lub urządzenia portowe. Obszar morza o szerokości 6 mil morskich od granicy celnej stanowi **morski pas celny.**

Teren działania na obszarze portu określa Urząd celny w porozumieniu z Urzędem Morskim, względnie z Dowództwem Floty, gdy chodzi o obszar należący do Marynarki Wojennej.

Do terenu działania Urzędu celnego należy również reda i morski pas celny.

MORSKI PAS CELNY.

W morskim pasie celnym statki podlegają kontroli celnej. W pasie tym nie wolno bez zezwolenia władz celnych wydawać ze statku, ani przyjmować na statek towarów, przybijać statkiem do innych statków i do lądu w miejscu niedozwolonym, opuszczać statku, ani wstępować na statek. W razie naruszenia wymienionych warunków—organom celnym służy prawo zatrzymania statku, wkroczenia na statek i żądania przedłożenia dokumentów ładunkowych, okrętowych itp., przeszukiwania statku, przymusowego dostawienia statku do najbliższego Urzędu Celnego, wreszcie pociągnięcie do odpowiedzialności karnej.

KONTROLA CELNA W PORCIE.

Obszar portu wraz z wszelkimi urządzeniami portowymi, wjazdy do portu i przystanie w porcie podlegają kontroli celnej. Władzom celnym służy w każdym czasie prawo wstępu na wszystkie statki znajdujące się w porcie — z wyjątkiem statków wojennych.

WEJŚCIE STATKÓW DO PORTU.

O czasie nadejścia statków do portu, ich rodzaju i nazwie oraz projektowanym miejscu przybicia Kapitanat Portu powinien zawczasu Urząd Celny zawiadomić. Miejsce przybicia statków oraz wyładowanie i załadowanie towarów ustala Urząd Celny w porozumieniu z Kapitanatem Portu, który o zamierzonej zmianie, wyznaczonego miejsca postoju statku powinien również Urzędowi Celnemu zgłosić. Wjazd statków do portu może odbywać się o każdej porze dnia i nocy, jednak tylko dozwolonymi szlakami, ustalonymi przez władze portowe i celne. Przed przyjęciem statku przez Urząd Celny jest wzbroniona bez zezwolenia Urzędu Celnego wszelka komunikacja towarowa i osobowa pomiędzy statkiem, a lądem oraz innymi statkami. Prawo wstępu na statki przysługuje w tym czasie tylko pilotom, zaprzysiężonym przez władzę celną oraz władzom i osobom uprawnionym. Za władze uprawnione uważa się organa władz państwowych i samorządowych, jeżeli wykonywują na statku swoje obowiązki służbowe oraz przedstawicieli państw obcych. Za osoby uprawnione uważa się przedstawicieli przedsiębiorstw żeglugowych i pośredników okrętowych.

DOKUMENTY WSTĘPNE.

Po zawinięciu statku do portu kapitan statku obowiązany jest przedstawić Urzędowi Celnemu niezwłocznie, najpóźniej jednak w ciągu 24 godzin, dokumenty wstępne, wymagane dla przyjęcia i dokonania rewizji statku.

POWSZECHNE ZAKŁADY MAGAZYNOWE i TRANSPORTOWE SP. AKC. w GDYNI

„PANTAREI"

GENERAL WAREHOUSING AND FORWARDING COMPANY LTD., GDYNIA

Kapitał zakładowy zł 1.000.000
GDYNIA-Port, Nabrzeże Polskie
Adres telegraficzny: „PANTAREI"
Tel. centrala 29-77

W WARSZAWIE:
„P A N T A R E I" Sp. z o. o.
ul. Bolesława Prusa 8
Tel. 7-12-70.
Adr. tel. „Pantarei"

Maklerstwo okrętowe, frachtowanie, przeładunek wszelkiego rodzaju towarów, międzynarodowa ekspedycja morska, lądowa i ładunki zbiorowe, clenie, ubezpieczenie, inkaso. Własne magazyny w porcie o powierzchni 15.000 m². Oddział z ogrzewaniem centralnym dla owoców itp. Publiczny dom składowy. Warranty. Składy wyładunkowe, tranzytowe i wolnocłowe.

Foundation Capital zł 1.000 000
GDYNIA-Port, Nabrzeże Polskie
Telegrams: „PANTAREI"
Tel. office 29-77

W GDAŃSKU:
„P A N T A R E I" S. A.
Brotbänkengasse 44
Tel. 270-84

Ship Brokers, Freighters, Loading and discharging of all kind of goods. International Forwarders by Land and Sea, groupage service, clearing, collections., insurance. Owners of Warehouses at the Port measuring 15.000 m², some with central heating for the warehousing of fruits etc. Public Warehouses, Warrants, Warehouses for goods discharged in bond as well as free goods.

Wstępnymi dokumentami są:

a) manifest wystawiony zagranicą (manifest of cargo), obejmujący wszystkie towary znajdujące się na statku,
b) zgłoszenie ogólne statku (manifest wyładunkowy), obejmujący wszystkie towary przeznaczone do wyładowania,
c) konosamenty,
d) wykaz włazów i skrytek,
e) spis prowizji i zasobów okrętowych,
f) spis bagażów zarejestrowanych,
g) spis przedmiotów podlegających cłu, przywiezionych przez kapitana i załogę statku,
h) spis pasażerów i załogi, jeżeli Urząd Celny zażąda przedstawienia tego spisu.

W zgłoszeniu ogólnym statku powinna być wykazana poczta oraz towary, uratowane ewentualnie na morzu. W wykazie włazów i skrytek należy wyszczególnić ilość i rodzaj towarów, załadowanych na pokładzie.

Ilość prowizji i zasobów okrętowych może być podana w spisie w przybliżeniu. Jeżeli statek prowadzi osobne księgi prowizji, wystarczy powołanie się na te księgi.

Jeżeli statek przychodzi próżny, lub tylko z balastem, należy to wyraźnie zaznaczyć w zgłoszeniu ogólnym. Dokumenty wstępne, za wyjątkiem konosamentów, powinny być podpisane przez kapitana statku lub działającego w jego zastępstwie pośrednika okrętowego.

Przedstawienie dokumentów wstępnych, z wyjątkiem zgłoszenia ogólnego, nie jest wymagane dla statków o pojemności do 50 ton netto, przychodzących bez towarów lub z towarami, objętymi następującymi pozycjami taryfy celnej: 1—16, 36 p. 2, 37, 44 p. 2, 116 pp. 2—8 i uwagi, 125, 126, 148, 150—153, 162, 164, 165, 173 p. 1, 176, 177 p. 1, 180—182, 286 p. 2, 287, 747—749; 757; 759—763 p. 1, 764, 789, 790 pp. 1—4, 848 p. 1, 862, 863, 865—868, 870, 875; 876; 880, 888—890, 892—894, 927 p. 1 i 3.

Na wniosek kapitana zgłoszenie ogólne może sporządzić Urząd Celny na podstawie danych, oznajmionych ustnie przez kapitana; zgłoszenie takie podpisuje kapitan.

Dokumenty wstępne, sporządzone nieczytelnie lub wadliwie, Urząd Celny może odrzucić. Poprawki wprowadzone do tych dokumentów powinny być stwierdzone podpisem kapitana statku. Zgłoszenie poprawek po wręczeniu dokumentów Urzędowi Celnemu nie może być uwzględnione.

Urząd Celny ustala, czy dokumenty wstępne zostały złożone w całości oraz czy one odpowiadają wszystkim wymaganym warunkom, po czym potwierdza fakt przyjęcia dokumentów, stosowną adnotacją na zgłoszeniu ogólnym.

ODPRAWA CELNA PODRÓŻNYCH.

Jednocześnie dokonuje się odprawy celnej podróżnych i ich bagażów. Odprawę celną przeprowadza Urząd Celny zasadniczo w przeznaczonej do tego celu sali rewizyjnej. Przy niewielkiej ilości podróżnych i gdy to ze względów technicznych jest możliwym, odprawa celna podróżnych i ich bagażów może być przeprowadzona na statku.

REWIZJA WSTĘPNA STATKU.

Przy przyjęciu dokumentów wstępnych, delegowani funkcjonariusze celni przeprowadzają wstępną rewizję na statku. Kapitan statku lub jego zastępca obowiązany jest przy rewizji asystować i wskazać funkcjonariuszom celnym wszystkie pomieszczenia, przejścia, włazy i skrytki, uprzedzić o miejscach, w których są złożone towary łatwopalne i wybuchowe oraz okazywać funkcjonariuszom wszelką pomoc potrzebną przy rewizji. Przy rewizji wstępnej sprawdza się wszystkie ładownie znajdujące się na statku, w których przechowywane są towary.

Ponadto rewizji podlegają kajuty dla podróżnych i załogi oraz pomieszczenia, względnie ubikacje, przeznaczone na cele gospodarcze, względnie tech-



Urząd Celny
w Strefie Wolnocłowej

Customs Office in the
Free Customs Zone

niczne, w tym również magazyny, pomieszczenia maszyn i kotłowni, oraz kabiny nawigacyjne, sterówki itd.

Jeżeli zaraz po dokonaniu wstępnej rewizji nie następuje wyładowanie towarów, nakłada się plomby celne na zamknięcia prowadzące do pomieszczeń, w których przechowywane są towary.

PROWIANT I ZASOBY OKRĘTOWE.

Na podstawie przedłożonych spisów następuje zbadanie prowiantów i zasobów okrętowych oraz przedmiotów przywiezionych przez kapitana i załogę statku. Prowianty, nie przekraczające trzydniowego zapotrzebowania pozostawia się na statku zarówno krajowym, jak i zagranicznym bez wzięcia pod zamknięcie celne. Zapasy prowiantów ponad trzydniowe zapotrzebowanie bierze się pod zamknięcie celne lub pod stały dozór celny. W razie postoju **zagranicznego statku ponad 3 dni**, Urząd Celny na wniosek kapitana statku zwalnia stopniowo (na okresy trzydniowe) dla użytkowania dalszy odpowiedni zapas prowiantu. Dla statków krajowych, zatrzymujących się w porcie dłużej niż 3 dni, może być wydawany prowiant znajdujący się na statku z chwilą, gdy rozpocznie się przyjmowanie podróżnych na statek. Gdy statek krajowy posiada na pokładzie podróżnych jadących tranzytem, tj. kontynuujących podróż tym samym statkiem, Urząd Celny wydaje znajdującą się na statku prowizję przez cały czas postoju racjami w stosunku do ilości tych podróżnych.

Urząd Celny może wziąć pod zamknięcie celne również inne przedmioty podlegające cłu, a wykazane w złożonym spisie, jeżeli zachodzi potrzeba zabezpieczenia tych przedmiotów przed zniesieniem na ląd bez odprawy celnej.

Wydzielone przez Urząd Celny i pozostawione do użytkowania na statku prowianty, jak również poszczególne przedmioty dla użytku członków załogi podczas postoju statku w porcie, nie mogą być znoszone na ląd bez zgłoszenia ich Urzędowi Celnemu do odprawy celnej.

Apteka okrętowa, zasoby okrętowe oraz inwentarz statku nie podlegają zamknięciu celnemu.

STAŁY DOZÓR CELNY NA STATKU.

W niektórych wypadkach według uznania Urzędu Celnego, lub na wniosek kapitana statek może być wzięty pod stały dozór celny na koszt statku. Obowiązkiem wyznaczonych do stałego dozoru funkcjonariuszów celnych jest kontrolowanie ruchu na statku oraz ścisłe przestrzeganie, aby ze statku nie znoszono lub na statek nie wnoszono jakichkolwiek przedmiotów lub towarów bez dokonania odprawy celnej. Osoby podejrzane o nielegalne znoszenie, względnie wnoszenie przedmiotów ukrytych na sobie podlegają rewizji osobistej na zasadach, przewidzianych przepisami dla tego rodzaju rewizji.

WYŁADOWANIE TOWARÓW.

Z chwilą przyjęcia statku i ukończenia rewizji wstępnej, której wynik odnotowuje się w dokumentach wstępnych, Urząd Celny zezwala na wyładowanie towarów. Wyładowanie towarów odbywa się pod dozorem celnym. Towary masowe mogą być wyładowywane o każdej porze dnia i nocy. Towary drobnicowe mogą być wyładowywane zasadniczo w dni powszednie w czasie od wschodu do zachodu słońca. W razie potrzeby, Urząd Celny może zezwolić na wyładowanie drobnicowych towarów w dni świąteczne oraz w porze nocnej. Towary mogą być składane — w zależności od rodzaju — w magazynach, na placach na nabrzeżu, do wagonów lub innych środków transportowych, pozostających pod kontrolą celną. Bezpośrednie przeładowywanie towarów z jednego statku na inny statek wychodzący za granicę odbywa się również pod dozorem celnym. W razie przerwy w wyładowywaniu nakłada się na pomieszczenia z towarami zamknięcia celne, względnie ustanawia się stały dozór celny nad statkiem. Przy ujawnieniu uszkodzeń opakowania, wyładowywanych towarów lub w razie ujawnienia sztuk z niewiadomą zawartością, albo też sztuk niewykazanych w dokumentach, dalej zaś — różnicy ilości sztuk, wagi, znaków i numerów podanych w zgłoszeniu ogólnym oraz w razie wpadnięcia ładunku do morza, sporządza się odpowiedni protokół. Protokół podpisuje urzęd-

nik celny, kapitan lub jego pełnomocnik i przedstawiciel zarządu magazynu, względnie strona uprawniona do odbioru towaru.

PRZYJĘCIE I WYŁADOWANIE STATKÓW NA REDZIE.

W przypadkach zasługujących na uwzględnienie, Urząd Celny może przyjmować statki na redzie i zezwalać na wyładowanie towarów ze statków za pomocą lichtug oraz w razie potrzeby dokonać odprawy podróżnych i ich bagażów na statkach, znajdujących się na redzie.

ZAŁADOWANIE TOWARÓW.

O zamierzonym ładowaniu towarów na statek powinien kapitan statku lub pośrednik okrętowy zawiadomić we właściwym czasie na piśmie Urząd Celny. Przed rozpoczęciem ładowania Urząd Celny przeprowadza rewizję pomieszczeń ładunkowych na statku. Ładowanie odbywa się pod nadzorem funkcjonariuszów celnych. Od chwili przyjęcia pierwszego ładunku do chwili wyjścia z portu, statek pozostaje pod dozorem celnym.

ODPRAWA WYWOZOWA PODRÓŻNYCH.

Podróżni wyjeżdżający za granicę drogą morską, obowiązani są przed wejściem na statek zgłosić się wraz z posiadanym bagażem w Urzędzie Celnym, względnie w sali rewizyjnej dla dokonania wywozowej odprawy celnej. Jeżeli warunki miejscowe na to pozwalają, odprawa podróżnych może być przeprowadzona przy wejściu podróżnych na statek.

ZGŁOSZENIE WYJŚCIA STATKU.

Po ukończeniu załadowania, a przed wyjściem statku z portu kapitan statku składa Urzędowi Celnemu:

a) zgłoszenie ogólne, obejmujące wszystkie załadowane towary,
b) konosamenty,
c) zgłoszenie wyjścia statku.

Na podstawie zgłoszenia wyjścia Urząd Celny przeprowadza rewizję i odprawę wyjściową statku, po czym wydaje pisemne zezwolenie na wyjście statku, które wręcza kapitanowi statku. Po załatwieniu wszystkich formalności celnych statek pozostaje pod stałym dozorem celnym aż do chwili odbicia statku od nabrzeża, przy czym, z wyjątkiem pilota, nikt już bez zezwolenia Urzędu Celnego nie ma prawa wstępu na statek.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NIEPRAWIDŁOWE ZGŁOSZENIE STATKU.

Kapitan statku ponosi odpowiedzialność wobec władz celnych za nieprawidłowe zgłoszenie statku, jeżeli dane, zawarte w manifeście of cargo, w zgłoszeniu ogólnym, w wykazie włazów i skrytek, w spisie prowizji i zasobów okrętowych lub w spisie bagażów nie są zgodne z rzeczywistością. Za niezgodne z rzeczywistością zgłoszenie w spisie przedmiotów, podlegających cłu ponoszą odpowiedzialność wobec władz celnych, kapitan i załoga statku.

„UNION"
FAT & OIL WORKS LIMITED GDYNIA
Manufacturers of Vegetable Oils and Fats, as:

Palmkernel Oil	Linseed Oil	Hempseed Oil
Cocoanut „	Rapeseed „	Sunflower „

Varnish Oil ◆ Cake Export ◆ Hardening Plants
ADRESS for letters: Gdynia Postbus 125
„ goods : Gdynia Port Centralny
„ wires : Olejarnia Gdynia
Telephone 29-41 Central

Kapitan nie ponosi odpowiedzialności za określenie wagi i rodzaju towarów w manifeście i zgłoszeniu ogólnym, jeżeli w tych dokumentach wyraźnie zaznaczy, że rodzaj i waga towarów nie są mu znane.

POŚREDNICY OKRĘTOWI (MAKLERZY).

Pośrednicy okrętowi (maklerzy) — mogą w zastępstwie kapitana statku wykonywać niektóre czynności, przewidziane prawem celnym, oraz pośredniczyć w sprawach postępowania celnego między kapitanem statku, a Urzędem Celnym. W tym celu pośrednik okrętowy powinien zgłosić Urzędowi Celnemu na piśmie swoich pracowników, którym chce poruczyć wykonywanie wymienionych czynności. Pośrednicy okrętowi, działający w zastępstwie kapitana statku, ponoszą odpowiedzialność za nieprawidłowe zgłoszenie statku analogicznie, jak kapitan statku.

ZAPROWIANTOWANIE STATKU.

Ze składów tranzytowych do zaopatrywania statków mogą otrzymywać prowizję bez cła oraz opłat monopolowych i podatków pośrednich:

a) statki zagraniczne, utrzymujące komunikację z portami zagranicznymi — przez cały czas od chwili przybycia statku do portu, lub na redę do chwili odjazdu;

b) statki krajowe — tylko do spożycia w czasie zagranicznej podróży podróży do portu zagranicznego.

Statki krajowe, utrzymujące żeglugę z portami zagranicznymi, zawijające do portu na okres nie dłuższy niż 3 dni, traktuje się jako statki znajdujące się w podróży. Mogą one otrzymywać prowizję ze składów tranzytowych dla spożycia na statku w czasie postoju w porcie narówni ze statkami zagranicznymi.

Statki krajowe, zatrzymujące się w porcie na czas dłuższy, niż 3 dni i udające się następnie w podróż do portu zagranicznego, mogą otrzymywać prowizję ze składu tranzytowego dla spożycia z chwilą, gdy rozpocznie się przyjmowanie podróżnych na statek. Gdy na statku znajdują się podróżni jadący tranzytem, Urząd Celny wydaje dostarczoną na statek zagraniczną prowizję racjami, w stosunku do ilości tych podróżnych.

Z prowizji dostarczonej na statek ze składów tranzytowych mogą korzystać statki w czasie postoju w porcie, tylko wówczas, jeżeli odpowiedniej ilości tych samych artykułów nie wydano już do spożycia na statku z prowizji, przywiezionej z zagranicy. Inne statki, a w szczególności statki kursujące w żegludze przybrzeżnej i śródlądowej, nie korzystają z prawa otrzymywania prowizji ze składów tranzytowych.

Racje dziennego zaprowiantowania jednej osoby, jeżeli chodzi o artykuły przywiezione z zagranicy na statku, bądź dostarczone ze składu tranzytowego dla zaopatrywania statków — nie mogą przekraczać:

napojów alkoholowych	1/4 litra
wina lub moszczu winnego albo miodu	1/2 litra
piwa	5 butelek
tytoniu	50 gr albo
papierosów	50 szt. albo
cygar	10 szt.
tytoniu do żucia	20 gr
zapałek	1 pudełko
konserw mięsnych	200 gr
konserw rybnych	100 gr
konserw owocowych	500 gr
konserw warzywnych	500 gr
mleka kondensowanego	300 gr
cukru	200 gr
kawy	50 gr
herbaty	10 gr
kakao	250 gr
czekolady	250 gr

„BANDERA”

Towarzystwo Transportowe Sp. z o.o.



MAKLERKA
i
EKSPEDYCJA



Gdynia - Port — Wolna Strefa

ul. Świętojańska nr 9,

telefon 39-35

Dla kapitana statku mogą być wydawane racje podwójne. Inne artykuły zaprowiantowania mogą być wydane na statek w ilościach rzeczywistej potrzeby.

ZAOPATRZENIE STATKÓW W NIEOCLONE ARTYKUŁY TECHNICZNE I INWENTARZOWE.

Zagraniczne statki mogą zaopatrywać się w nieoclone artykuły techniczne oraz inwentarzowe w ilościach potrzebnych dla statku. Krajowe statki morskie mogą zaopatrywać się tylko w artykuły techniczne: pokładowe, maszynowe, sanitarne i sygnalizacji radiotechnicznej. Krajowe statki obowiązane są prowadzić dokładne księgi inwentarza okrętowego. Księgi te podlegają kontroli celnej. Inwentarz zakupiony za granicą podlega zgłoszeniu do oclenia w Urzędzie Celnym, natychmiast po zawinięciu do portu polskiego obszaru celnego. Inwentarz nabyty w kraju powinien być również zgłoszony Urzędowi Celnemu przy wnoszeniu na statek.

ZAOPATRZENIE OKRĘTÓW W ARTYKUŁY KRAJOWEGO POCHODZENIA.

Przy zaprowiantowaniu artykułami krajowego pochodzenia, podlegającymi cłu wywozowemu, względnie ograniczeniom wywozowym, statki krajowe i zagraniczne mogą zabierać bez cła i bez pozwoleń wywozowych artykuły tego rodzaju w ilościach, potrzebnych zarówno na czas postoju w porcie polskiego obszaru celnego, jak również na czas zagranicznej podróży.

Przy zaprowiantowaniu artykułami krajowego pochodzenia, podlegającymi z tytułu wywozu za granicę zwolnieniu od należności monopolowych, względnie podatków pośrednich, mają analogiczne zastosowanie postanowienia odnośnie wydania prowizji na statki ze składów tranzytowych do zaopatrywania statków.

Inne artykuły krajowego pochodzenie mogą być dostarczane na statki tak krajowe, jak i zagraniczne bez żadnego ograniczenia.

PRZEDMIOTY CZASOWO ZE STATKU ZNOSZONE (NA STATEK WNOSZONE).

Przedmioty wnoszone na statek lub znoszone ze statku do czasowego użytku powinny być zgłoszone Urzędowi Celnemu. Przedmioty dostarczone do czasowego użytku na statku podlegają w zależności od potrzeby, odprawie celnej warunkowej, względnie opisaniu w celu umożliwienia rozpoznania tych przedmiotów przy powrotnym znoszeniu na ląd. Przedmioty, należące do osprzętu lub inwentarza statku, względnie do członków załogi, a wymagające naprawy lub uszlachetnienia w kraju, mogą być zniesione ze statku na ląd za pozwoleniem Urzędu Celnego. W celu zabezpieczenia wniesienia przedmiotów z powrotem na statek Urząd Celny może zarządzić dokonanie warunkowej odprawy celnej tych przedmiotów na ogólnych zasadach.

Przy zgłoszeniu Urzędowi Celnemu powinien być przedłożony dokładny spis przedmiotów celem porównania z przedmiotami, znoszonymi ze statku na ląd.

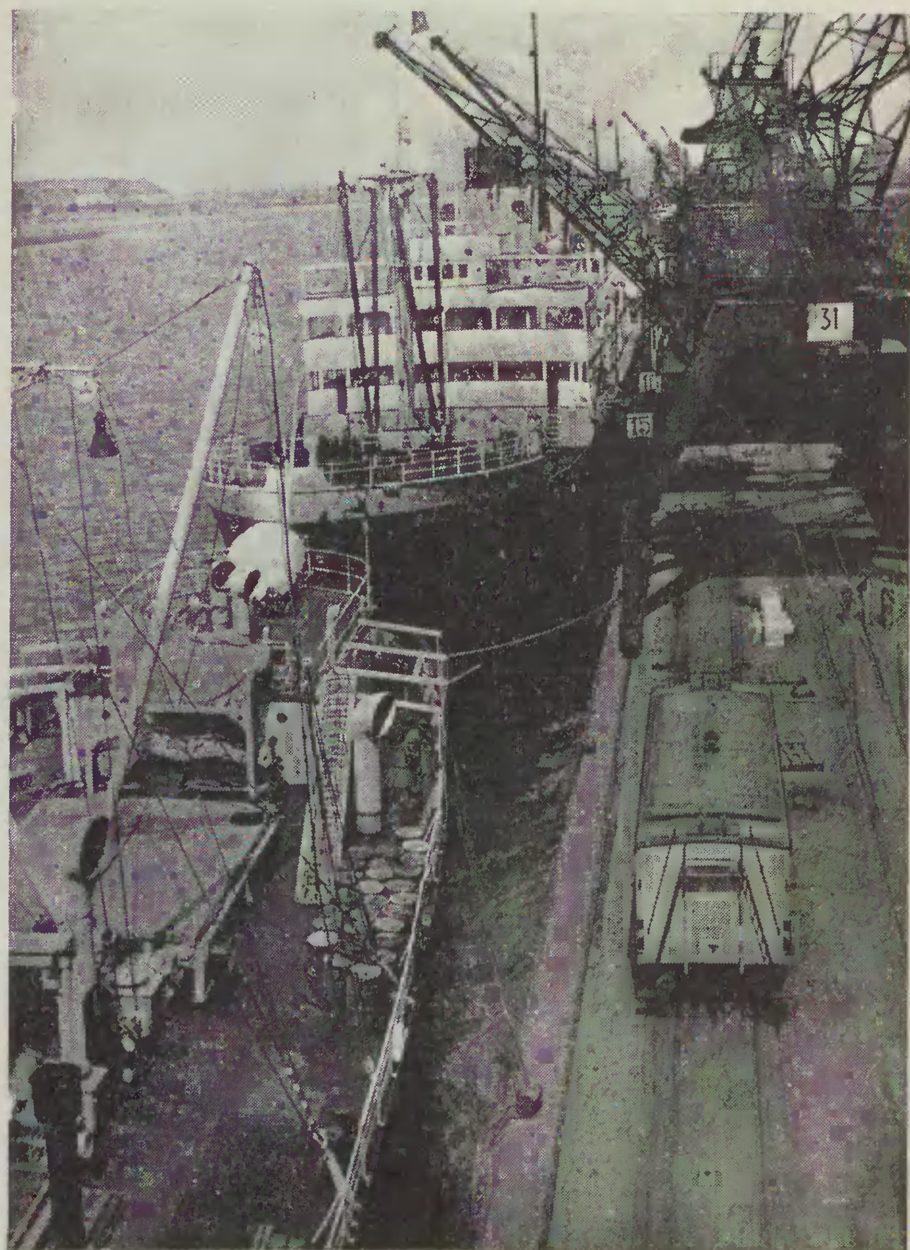
Przyrządy i narzędzia, służące do ładowania lub dla ochrony towarów mogą być przenoszone ze statku na statek pod warunkiem zawiadomienia Urzędu Celnego.

ODŁADOWANIE TOWARÓW.

Odładowanie towarów ze statku w razie uzasadnionej potrzeby, jak np. w razie grożącego niebezpieczeństwa dla statku, w celu innego rozmieszczenia towarów na statku, w razie sporu co do ilości załadowanych towarów itp. oraz na żądanie władz portowych, wymaga zgłoszenia i zgody Urzędu Celnego.

UŁATWIENIA CELNE W RUCHU MORSKIM.

Do statków przybywających do portu z powodu grożącego niebezpieczeństwa lub potrzeby naprawy statku, albo też w celu uzupełnienia prowizji, zasobów itp. nie stosuje się przepisów o przyjęciu statku; pozostają one jedynie



Nabrzeże Polskie
Fragment of the Polish Wharf

pod kontrolą celną. Kapitan statku w takich wypadkach powinien zawiadomić na piśmie Urząd Celny i przedstawić dokumenty, stwierdzające port przeznaczenia.

JACHTY, STATKI SPORTOWE ITP.

Do statków kursujących pod banderą jachtklubów, mających siedzibę na polskim obszarze celnym, mogą być stosowane ułatwienia celne pod warunkiem złożenia przez zarządy jachtklubów w Urzędzie Celnym:

a) spisu wszystkich statków sportowych, należących do danego jachtklubu,
b) opisu każdego statku z wymienieniem nazwy klubu, nazwy statku, jego pojemności, nazwiska kapitana i z dołączeniem rysunku flagi klubowej,
c) spisu inwentarza, należącego do statku,
d) oświadczenia zarządu jachtklubu, że obowiązujące przepisy celne nie będą naruszone, że na statkach klubowych nie będą przewożone przedmioty i artykuły spożywcze w ilościach przekraczających zapotrzebowanie statku oraz, że przyjmuje na siebie odpowiedzialność za ewentualne naruszenie przepisów celnych.

Statki, co do których zostały wypełnione warunki wyżej wyszczególnione, pozostają przy wejściu i wyjściu z portu oraz w czasie postoju w porcie tylko pod ogólnym nadzorem Urzędu Celnego.

Przybywające z zagranicy lub wyjeżdżające za granicę statki, należące do klubów tak krajowych, jak i zagranicznych, podlegają rewizji celnej na ogólnych zasadach. Jeżeli statek nie przywozi lub nie wywozi żadnych towarów przeznaczonych na handel, kapitan statku składa na piśmie deklarację o przyjeździe, która powinna zawierać:

a) nazwę klubu, do którego statek należy,
b) nazwę statku,
c) port, z którego statek przybył,
d) port, do którego statek się udaje,
e) wyszczególnienie składu załogi,
f) oświadczenie, czy i jakie towary znajdują się na statku do osobistego użytku.

KUTRY RYBACKIE.

Kutry rybackie krajowe, wracające z dalekomorskich połowów lub z portów zagranicznych, jak również kutry rybackie zagraniczne podlegają zgłoszeniu w Urzędzie Celnym.

KONTROLA KRAJOWYCH JACHTÓW, KUTRÓW ITP.

Celem ułatwienia kontroli celnej krajowych jachtów, łodzi sportowych, kajaków itp. oraz łodzi i kutrów rybackich, wychodzących z polskiego obszaru celnego i powracających do tego obszaru, wprowadzono dla wymienionych statków krajowych zaświadczenia, stwierdzające, że statek pochodzi z wolnego obrotu w kraju. Zaświadczenie, które wydaje Urząd Celny, względnie właściwy terytorialnie Komisariat Straży Granicznej, służy do zwolnienia statku od należności celnych przy jego powrocie z zagranicy do kraju.

Jachty, kursujące pod banderą jachtklubów, mających siedzibę na polskim obszarze celnym, co do których zarządy jachtklubów w Urzędzie Celnym wypełniły wszystkie warunki wyżej wyszczególnione, mogą otrzymać **na czas zagranicznej podróży** ze składów tranzytowych do zaopatrywania statków prowizję bez cła oraz opłat monopolowych i podatków pośrednich. Pozwolenie na wydanie prowizji udziela Urząd Celny na pisemne zapotrzebowanie, złożone przez kapitana jachtu, które winno zawierać:

a) imię i nazwisko, oraz stałe miejsce zamieszkania kapitana jachtu,
b) nazwę jachtu,
c) nazwę jachtklubu,
d) ilość osób biorących udział w zagranicznej podróży,
e) nazwę kraju, względnie portu zamierzonej podróży,

BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

ZAŁATWIA WSZELKIE OPERACJE BANKOWE

Przyjmuje wszelkiego rodzaju wkłady, zapewniające wkładcom korzystne oprocentowanie, pełne bezpieczeństwo i całkowitą tajemnicę.

Emituje listy zastawne i obligacje, dające nabywcom zupełną pewność i wysoką rentowność lokaty.

Udziela z nagromadzonych kapitałów i powierzonych przez Skarb Państwa funduszów różnego rodzaju kredytów finansując rozwój gospodarczy kraju.

Kapitał zakładowy Zł 200.618.530
i rezerwy
Wkłady i lokaty Zł 903.617.229

Udzielone kredyty Zł 2.224.028.456
Suma bilansowa
w dniu 30. VI. 1938 Zł 2.645.653.862

Centrala i Oddział Główny — Warszawa, Al. Jerozolimska 1.

Adres telegraficzny: KRAJOBANK — Centrala telefoniczna: 8-02-60

Bank posiada 19 Oddziałów prowincjonalnych w Polsce i korespondentów w całym świecie.

THE BRITISH AND POLISH TRADE BANK A.G.

6, Dominikswall

Telegr. - Address:
Trabanque Danzig **DANZIG** Tel. No. 283 51

Every description of banking business transacted, especially the financing of Polish imports and exports

Capital paid up	G.	5.000.000.–
Reserves . . .	G.	3.573.961.10
Running Accounts	G.	25.133.675.34
Balance . . .	G.	44.952.731.34

f) przybliżony czas trwania podróży,
g) nazwę składu tranzytowego, z którego prowiant ma być dostarczony,
h) szczegółowy wykaz artykułów z podaniem nazwy i wagi, lub ilości sztuk,
i) potwierdzenie przez zarząd jachtklubu zgodności powyższych danych, oraz ponadto
j) oświadczenie własnoręcznie podpisane przez kapitana jachtu treści następującej:

„Przyjmuję do wiadomości, że dostarczone na jacht nieoclone artykuły zaprowiantowania mogą być używane tylko w czasie zagranicznej podróży. Pobyt jachtu zagranicą na każde żądanie Urzędu Celnego zobowiązuję się udowodnić. Przy powrocie do kraju wszystkie pozostałe i niespożyte zapasy nieoclonej prowizji zobowiązuję się natychmiast po przybyciu do portu zgłosić Urzędowi Celnemu. Jednocześnie przyjmuję na siebie całkowitą odpowiedzialność za należności celne i inne, które mogłyby powstać z tytułu ubytku tych artykułów w czasie postoju jachtu w porcie".

PRZEDMIOTY AWARYJNE.

Przedmioty awaryjne, t. zn. przedmioty wyrzucone przez morze na brzeg lub uratowane z katastrofy statku oraz przedmioty wyłowione lub wydobyte na morzu lub na wodach przybrzeżnych i przywiezione następnie do polskiego obszaru celnego powinny być zgłoszone Urzędowi Celnemu.

Od przedmiotów pochodzenia zagranicznego pobiera się należności celne na ogólnych zasadach, jednakże jeżeli przedmioty te są uszkodzone, to przy sprzedaży w drodze publicznego przetargu można pobrać tytułem cła przywozowego dziesiątą część kwoty uzyskanej z przetargu.

W postępowaniu z przedmiotami awaryjnymi współdziała z Urzędem Celnym właściwy Urząd dla spraw rozbitków morskich.

OCHRONA TOWARÓW CELNYCH I ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NIE.

Obowiązek ochrony przesyłek celnych, przyjętych do przewozu przez przedsiębiorstwa żeglugowe, ciąży na tych przedsiębiorstwach. Za należności celne, ciążące na towarach, przedsiębiorstwo ponosi odpowiedzialność wobec władz celnych.

OBOWIĄZKI PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH.

Przedsiębiorstwa żeglugowe są zobowiązane: oświetlać statki w sposób odpowiadający potrzebom skutecznej kontroli celnej, dostarczać bezpłatnie środków pomocniczych i urządzeń do rewizji statków, służyć pomocą przy wykonywaniu kontroli celnej, w przypadkach konwojowania statku przez funkcjonariusza celnego, ponosić opłaty związane z delegowaniem konwojentów celnych i zapewnić im na swój koszt przejazd do miejsca przeznaczenia i powrót do miejsca służbowego, wreszcie dostarczać bezpłatnie i utrzymywać w stanie odpowiednim pomieszczenia biurowe dla kontroli celnej w porcie sale rewizyjne, magazyny, rampy, place składowe, pomosty obserwacyjne itp., wszystko służące wyłącznie dla potrzeb kontroli celnej.

OKRĘTY WOJENNE.

Okręty wojenne nie podlegają rewizji celnej. Dowódca O. R. P., przybyłego z zagranicznego portu bez towarów, przeznaczonych do wyładowania na ląd na polskim obszarze celnym, przesyła właściwemu Urzędowi Celnemu pisemne o tym oświadczenie, na którego podstawie ustaje wszelkie postępowanie celne względem przybyłego statku. Jeżeli okręt przywiózł towary, które mają być wyładowane na ląd, dowódca okrętu przesyła Urzędowi Celnemu wykaz towarów przeznaczonych do wyładowania. Wyładowanie towarów odbywa się na podstawie tego wykazu pod kontrolą celną.

Obce okręty wojenne wolne są od wszelkich formalności celnych za wyjątkiem wypadków wyładowywania towarów na ląd.

Towary ładowane na O. R. P., udające się za granicę, jak również ładowane na obce okręty wojenne, powinny być przed załadowaniem zgłoszone do odprawy celnej na ogólnych zasadach.

Zaprowiantowanie zagranicznych okrętów wojennych odbywa się w myśl zasad ustalonych dla statków handlowydh. Analogiczne postanowienia mają zastosowanie do O. R. P., jeżeli udają się **do portów zagranicznych**. W związku z tym wydanie prowiantu następuje na pisemny wniosek, zatwierdzony przez Dowódcę Floty, a zawierający wyszczególnienie żądanego prowiantu oraz stwierdzenie, że okręt udaje się do portu zagranicznego.

SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY.

Szczegółowe przepisy oraz wzory dotyczące postępowania morsko-celnego w związku z przewozem osób i towarów zawarte są w zarządzeniu Ministra Skarbu z dnia 5 lutego 1936 r., wydanym w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wojskowych w sprawie instrukcji morsko-celnej (Monitor Polski Nr 81, poz. 158).

WOLNY OBSZAR CELNY W GDYNI.

Wolny obszar celny w Gdyni utworzony został rozporządzeniem Rady Ministrów z 19 października 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 92, poz. 825). Obejmuje on basen im. Ministra Kwiatkowskiego oraz nabrzeża: Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie, Rumuńskie i Jugosłowiańskie tegoż basenu wraz z terenami przylegającymi do wymienionych nabrzeży i oddzielonymi od strony lądu specjalnym ogrodzeniem.

Towary zagraniczne, przywożone do wolnego obszaru celnego, a przeznaczone tam do przechowania, przeróbki lub obróbki — są wolne od należności celnych.

Gospodarcze ograniczenie przewozowe, przywozowe i wywozowe nie mają zastosowania na wolnym obszarze celnym. Ruch statków, ich wyładowanie i załadowanie odbywa się bez kontroli celnej.

Towary zagraniczne, przeznaczone **do spożycia na wolnym obszarze celnym**, podlegają odprawie celnej na ogólnych zasadach. Nie dotyczy to towarów, przeznaczonych do spożycia na statkach morskich, utrzymujących żeglugę z portami zagranicznymi. Towary krajowe, wywożone do wolnego obszaru celnego, podlegają odprawie celnej wywozowej na ogólnych zasadach i to w chwili przekroczenia granicy wolnego obszaru; ich wywóz do wolnego obszaru jest równoznaczny z wywozem za granicę. Jeżeli jednak towary krajowe przeznaczone są do spożycia na wolnym obszarze celnym, to wolne są od cła wywozowego i ograniczeń wywozowych.

Z chwilą wywozu do wolnego obszaru celnego, towary krajowe nabierają charakteru towarów zagranicznych. Strona jednak może domagać się, aby towar taki utrzymał właściwości towaru krajowego; w takich przypadkach Urząd Celny przyjmuje dany towar pod dozór celny na koszt strony.

Towary zagraniczne mogą być na terenie wolnego obszaru celnego przechowywane, przepakowywane, dzielone, poddawane przeróbce, lub obróbce bez dozoru celnego chyba, że czynności te byłyby zabronione ze względów na bezpieczeństwo publiczne, obronę kraju, zdrowie publiczne lub przepisy monopolowe. Jeżeli jednak przepakowanie lub dzielenie towarów, przeznaczonych po tych czynnościach do przywozu do reszty obszaru celnego, spowodowałoby obniżenie stawki celnej, wówczas wymagane jest uprzednie zezwolenie Urzędu Celnego.

Towary zagraniczne, przywożone z wolnego obszaru celnego do reszty obszaru celnego, podlegają odprawie celnej na ogólnych zasadach, stosowanych przy przywozie towarów z zagranicy.

Odprawa celna przywozowa może odbywać się na terenie wolnego obszaru. Strona obowiązana jest wywieźć odprawiony towar z wolnego obszaru celnego w ciągu 24 godzin, a jeśli tego nie uczyni, wówczas Urząd Celny ustanawia dozór celny przy towarze na koszt strony.

Ruch osobowy między wolnym obszarem celnym, a resztą obszaru celnego podlega tym samym przepisom celnym, co ruch osobowy z zagranicą i może odbywać się w miejscach do tego przeznaczonych.

Wstęp do wolnego obszaru celnego dozwolony jest osobom posiadającym specjalne przepustki, które wydają władze portowe w porozumieniu z władzami celnymi. Obowiązek posiadania przepustek nie dotyczy osób urzędowych, osób zamieszkałych na wolnym obszarze celnym oraz załóg statków stojących na wolnym obszarze. Zamieszkiwać na wolnym obszarze celnym mogą tylko osoby urzędowe tam zatrudnione oraz osoby, których obecność tam jest konieczna ze względu na ochronę objektów lub ze względu na charakter danego przedsiębiorstwa.

Szczegółowe przepisy dla wolnych obszarów celnych zawarte są w rozporządzeniu Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 25. X. 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 97, poz. 888) oraz w rozporządzeniu Ministra Skarbu z dnia 25. X. 1934 r., wydanym w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o przepisach dla wolnych obszarów celnych w portach morskich (Dz. U. R. P. Nr 97, poz. 889).

PRZEPISY KARNE.

Reakcja za przekroczenie przepisów celnych i o obrocie towarowym z zagranicą następuje stosownie do przepisów prawa karnego skarbowego z dnia 3 listopada 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 581).

Szczegółowe postanowienia tegoż prawa, związane z postępowaniem celnym, są następujące:

Art. 44.

§ 1. Kto przez uchylenie się od powinności celnej wprowadza z za granicy na polski obszar celny lub wyprowadza z terenu obszaru za granicę towar bez uiszczenia cła, podlega karze grzywny od 2 do 4-krotnej kwoty należnego cła.

§ 2. Jeżeli sprawca wprowadza lub wyprowadza towar, co do którego obowiązują ograniczenia przywozowe lub wywozowe, podlega karze grzywny od 4 do 8-krotnej kwoty należnego cła.

§ 3. Przedmiot występku podlega przepadkowi.

§ 4. Wolny obszar celny traktuje się jak zagranicę.

Art. 45.

§ 1. Kto przez uchylenie się od powinności celnej wykracza:

a) przeciwko ograniczeniom przewozowym;

b) przeciwko ograniczeniom przywozowym lub wywozowym co do towarów, na które nie ustanowiono cła,

podlega karze grzywny od 1 do 2-krotnej wartości towaru.

§ 2. Przepisy art. 44 § 3 i 4 stosuje się tu odpowiednio.

Art. 48.

Jeżeli przedmiotem występku umyślnego, określonego w art. 44—47, są sztuczne środki słodzące, orzec należy oprócz grzywny nadto karę aresztu do 6 miesięcy.

Art. 49.

§ 1. Kto w użyciu towaru zmienia cel, przeznaczenia lub inne warunki. pod jakimi towar zwolniono od cła albo odprawiono według niższej stawki celnej lub zniżonego cła, podlega karze grzywny od 2 do 4-krotnej kwoty niepobranego cła. Przedmiot występku podlega przepadkowi.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze grzywny do $^{1}/_{4}$ kary określonej w § 1.

Art. 50.

§ 1. Kto umyślnie nabywa, przechowuje lub transportuje towar pochodzący z występku określonego w art. 44—49, podlega karze grzywny od 2 do

4-krotnej kwoty należnego cła, albo od 1/4 do 2-krotnej wartości towaru, jeżeli na towar nie ustanowiono cła.

§ 2. Kto nabywa, przechowuje lub transportuje towar, o którym na podstawie towarzyszących okoliczności powinien przypuszczać, że pochodzi z występku określonego w art. 44 lub 45, podlega karze grzywny do 1/4 kar określonych w § 1.

§ 3. Przedmiot występku podlega przepadkowi.

Art. 52.

Jeżeli towar jest przedmiotem monopolu państwowego, albo podlega opłacie monopolowej lub opodatkowaniu, to podstawą wymiaru kary jest cło łącznie z opłatą monopolową lub podatkiem.

R.F.M.
Urządzenia maszynowe dla kopalń, jak:
Kompletne sortownie i płóczki węgla, maszyny wyciągowe, wieże szybowe, obiegi wózków, przenośniki gumowe, kołowroty linowe, rozjazdy kolejowe i wąskotorowe
wykonuje
RFM
RYBNICKA FABRYKA MASZYN
Sp. z ogr. odp.
RYBNIK G.-ŚL.
Odlewy żeliwne i metalowe
konstrukcje żelazne

Art. 54.

Kto narusza inne przepisy pra[redacted] pisy o statystyce celnej, podlega karze [redacted]

Art[redacted]

§ 1. Kto umyślnie i bezprawni[redacted] surowiec tytoniowy, albo pomaga do jego zbycia lub ukrycia, podlega karze grzywny od 25 do 250 złotych za każdy rozpoczęty kilogram.

§ 2. Kto nabywa, przechowuje lub transportuje tytoń pochodzenia zagranicznego lub gdańskiego, albo pomaga do jego zbycia lub ukrycia, podlega jeżeli nie wykaże, że zachował przy tym właściwe przepisy, karom określonym w art. 44 lub 206.

§ 3. Wyroby polskiego monopolu tytoniowego wywiezione za granicę lub na obszar W. M. Gdańska i wprowadzone bezprawnie z powrotem do kraju uważa się za tytoń pochodzenia zagranicznego.

§ 4. Kto umyślnie nabywa, przechowuje lub transportuje przedmioty pochodzące z występku określonego w art. 58—61, albo pomaga do ich zbycia lub ukrycia, podlega karze grzywny od 1/4 do 2-krotnej wartości przedmiotu, albo karze grzywny od 20 do 200 złotych za każdy rozpoczęty kilogram, jeżeli przedmiotem występku jest surowiec.

§ 5. Przedmiot występku podlega przepadkowi.

Art. 101.

Kto nabywa, przechowuje lub transportuje przedmioty, objęte przepisami o monopolu zapałczanym, a pochodzące z za granicy lub z W. M. Gdańska, albo pomaga do ich zbycia lub ukrycia, podlega, jeżeli nie wykaże, że zostały zgodnie z prawem wprowadzone do kraju, karom określonym w art. 44 lub 206.

Art. 200.

Kto wprowadza do Państwa Polskiego z W. M. Gdańska towary, od których cło zostało uszczuplone, albo które weszły w W. M. Gdańsku do wolnego obrotu z naruszeniem ograniczeń przywozowych podlega karom określonym w art. 44—48.

Art. 201.

Kto wprowadza do Państwa Polskiego z W. M. Gdańska towary odprawione w obrocie uszlachetniającym na zasadzie wyjątkowych przepisów obowiązujących na terenie W. M. Gdańska, podlega karze grzywny od 2 od 4-krotnej kwoty uszczuplonego cła, obliczonego od tych towarów według stanu, w jakim do Polski nadeszły. Towar podlega przepadkowi.

Art. 202.

Kto wprowadza do Państwa Polskiego z W. M. Gdańska towary, sprowadzone z za granicy celnej i przeznaczone do spożycia lub użycia na terenie W. M. Gdańska na zasadzie umów lub przepisów specjalnych ustanawiających ulgi dla obszaru gdańskiego, podlega karze grzywny od 1 do 2-krotnej wartości towaru. Towar podlega przepadkowi.

Art. 206.

Kto umyślnie nabywa, przechowuje lub transportuje towar pochodzący z występku określonego w art. 201—205, albo pomaga do jego zbycia lub ukrycia, podlega, jeżeli czyn nie stanowi występku określonego w art. 62 § 2 lub 101, karze grzywny od 2 do 4-krotnej opłaty monopolowej, albo od 2 do 4-krotnego podatku. Przedmiot występku podlega przepadkowi.

Art. 207.

Kto narusza inne przepisy o obrocie towarowym z W. M. Gdańskiem, podlega karze pieniężnej porządkowej.

[redacted]

SHIPYARD

Shipbuilders, Engineers and Repairers, Vessels docked, painted, repaired and overhauled

Stocznia Gdyńska

Telefon 13-11, 31-32
Telegram „Nauta"

S. A. — Gdynia
ul. Waszyngtona 3

Towarzystwo Akcyjne Zakładów Hutniczych

HUTA BANKOWA

Siedziba Zarządu: 91, rue Saint-Lazare Paris.

Zakłady Hutnicze w Dąbrowie Górniczej
Tel 68154 — 68157 włącznie

Biuro Warszawskie: Ul. Pierackiego 11
Tel 27715 i 63240

WYROBY

Surówka martenowska i odlewnicza — Żelazo i stal walcowane — Belki i szyny — Walcówka żelazna i stalowa — Blacha czarna i ocynkowana — Obręcze i osie — Sztuki kute — Akcesoria kolejowe — Odlewy żeliwne i stalowe.

SPECJALNOŚĆ

Wały kolanowe — Stal Isteg dla żelazo-betonu — Żerdzie wiertnicze i pompowe — Stale „Perrin" — Stal automatowa Stal resorowa i sprężynowa.

TARYFY OPŁAT PORTOWYCH.

A. OPŁATY PORTOWE.

(Monitor Polski Nr 122 z 26. V. 1936 r., Nr 42 z 22. II. 1937 r., Nr 78 z 26. IV. 1937 r. oraz Nr 177 z 5. VIII. 1937 r. i 94 z 24. IV. 1939 r.)

I. Opłaty za wejście i wyjście (tonażowe).

1) Od statków przychodzących do portu lub wychodzących z portu pobiera się za każdy metr sześcienny pojemności netto:

a) od statków próżnych z balastem, wyładowujących lub naładowujących do 25% pojemności netto, a od statków idących do lub z portów poza europejskich — z wyłączeniem portów morza Śródziemnego i Czarnego wyładowujących lub załadowujących do 50% pojemności netto; oraz od statków pasażerskich . . . . zł 0,10

b) od statków wyładowujących lub naładowujących powyżej 25%, a w przypadkach wymienionych w pkt. a) — powyżej 50% pojemności netto . . . . zł 0,20

2) Dla statków kursujących na liniach żeglugi regularnej taryfa wymieniona w ustępie 1 zmniejsza się:

a) w komunikacji z portami europejskimi morza Śródziemnego i Czarnego, oraz z portami atlantyckimi Afryki Północnej do 25-go równoleżnika szer. półn. o 40%

b) w komunikacji z innymi portami o 50%

U w a g a: Za linię żeglugi regularnej uważa się komunikację okrętową między Gdynią a zgłoszonymi portami, która jest utrzymywana przez przedsiębiorcę okrętowego lub grupę przedsiębiorców okrętowych ze stałym przedstawicielem w Gdyni i która odbywa się w/g planu i rozkładu jazdy z góry ułożonego, przynajmniej na okres czterech miesięcy i zgłoszonego Urzędowi Morskiemu, przy czym statki są zobowiązane do przyjmowania ładunków drobnicowych z Gdyni do wszystkich portów wymienionych w rozkładzie i odwrotnie oraz do zawijania do portu końcowego. Odnowienie rozkładu jazdy na dalszy okres 4 miesięcy powinno być zgłoszone przynajmniej na 8 dni przed upływem bieżącego rozkładu jazdy.

Linie regularne utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego oraz utrzymujące komunikację z portami Finlandii Zachodniej (Zatoki Botnickiej) na trasie od Abo (Turku) do Uleaborg mogą wyznaczyć najwyżej trzy porty jako końcowe. Linie pozaeuropejskie, z wyjątkiem śródziemnomorskich mogą podać więcej portów końcowych.

Jako drobnicę uważa się towary opakowane w skrzyniach, workach, beczkach, belach, wiązkach, koszach itp. lub też nie opakowane, liczone na sztuki, np. maszyny, samochody, rury, części konstrukcyjne, zwierzęta itp.

Jeżeli statek linii regularnej w ciągu pewnej podróży posiada czy to na wejściu, czy to na wyjściu jedynie ładunki towarów masowych, jak np. rudy, fosforyty, nawozy sztuczne, sole potasowe, węgiel, koks, drzewo w jednolitych ładunkach itp. lub też jego ładunek towarów drobnicowych jest mniejszy, niż 10% ogólnego przewożonego ładunku, nie przysługuje mu przy tym na wejściu lub na wyjściu ulga, przewidziana w ust. 2. Ulgi nie przysługują i w tych wypadkach, jeżeli statek nie zawinie do końcowego portu ustalonej linii regularnej.

Używanie statków zastępczych jest dopuszczalne pod warunkiem każdorazowego uprzedniego zgłoszenia.

Uzupełnienie linii żeglugi regularnej statkami dodatkowymi może nastąpić po uprzednim zgłoszeniu statku dodatkowego na 3 dni przed jego zawinięciem do portu; taki sam czasokres obowiązuje również dla wprowadzenia zmian do zatwierdzonych rozkładów jazdy.

3) Statki zatrzymujące się na redzie i tu uskuteczniające odprawę pasażerów lub przeładunek uiszczają opłatę ustaloną w ust. 1 i 2 zmniejszoną o 50%

STOCZNIA RYBACKA SP. Z OGR. ODP.

(THE GDYNIA FISHING-FLEET SHIPYARD, LTD.)

GDYNIA, UL. WASZYNGTONA 5, TEL. 28-01



Budowa wszelkich morskich statków rybackich, łodzi motorowych, żaglowych, ratunkowych i specjalnego przeznaczenia oraz statków rzecznych. Własny wyciąg okrętowy. Wykonanie wszelkich prac remontowych.



Builders of all classes of deep-sea fishing craft, motor boats, sailing vessels, life-boats, as well as ships intended for special service and river craft. Own building-slip. Every type of ship repairing and overhauling.

4) Statki linii żeglugi regularnej, zachodzące stale do Gdyni i Gdańska uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w ust. 2 zmniejszoną o 50%

5) Statki pozaeuropejskich linij regularnych, zgłoszone jako stałe do Gdyni, gdy zawijają sporadycznie do Gdańska lub odwrotnie, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w ust. 2 zmniejszoną o 50%

6) Od statków linii żeglugi regularnej, odwiedzających port dwukrotnie w czasie tej samej pełnej podróży, pobiera się opłatę tylko przy pierwszym zawinięciu do portu.

Uwaga: Jeżeli wymiar opłaty przy pierwszym zawinięciu statku do portu okaże się niższy od wymiaru, jaki by przypadał przy drugim zawinięciu, statek przy drugim zawinięciu do portu winien uiścić dodatkowo różnicę tych opłat.

7) Dla statków kursujących nieregularnie taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się:

a) poczynając od 6 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalend. o 10%

b) poczynając od 11 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalend. o 20%

8) Statki kursujące nieregularnie, zachodzące w tej samej podróży bezpośrednio do Gdyni i Gdańska, uiszczają przy podróży z Gdańska lub do Gdańska opłaty wymienione w ust. 1 wzgl. 7 zmniejszone o 15%

II. Opłaty za postój statku (postojowe).

1) Od statków przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc pobiera się za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden:
   a) od statków podlegających pomiarom morskim (rozp. Prez. Rzpl. z dnia 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych Dz. U. R. P. Nr 47, poz. 422) za każdy metr³ pojemności netto . . . . zł 0,04
   b) od statków nie podlegających pomiarom morskim za każdą tonę ładowności . . . . zł 0,20
   c) od statków towarowych rzecznych za każdą tonę ładowności zł 0,02
2) Dla statków, przebywających w swych portach macierzystych taryfa wymieniona w ust. 1 p. „a" zmniejsza się o . . . 50%

III. Opłaty za przystanie i nabrzeża (przystaniowe).

1) Za korzystanie z przystani pobiera się od statków bezpośrednio leżących u przystani za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobę . . . . . zł 0,08
2) Od statków stojących obok wyżej wymienionych pobiera się za każdy metr długości statku, za każdą rozpoczętą dobę . . zł 0,03

IV. Opłaty za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie).

W żegludze przybrzeżnej między punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego pobiera się za wylądowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów każdorazowo od osoby . . . . zł 0,05

V. Opłaty za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe).

1) Od naładowanego lub wyładowanego towaru pobiera się opłatę w zależności od zaszeregowania go do jednej z niżej wymienionych grup mianowicie:

Grupa A. — węgiel kamienny, brykiety, koks, za każde 100 kg zł 0,02

Grupa B. — apatyty, bednarka ocynkowana, blacha żelazna i stalowa; cegła, celuloza, cement, dachówka, drut żelazny, fosforyty, glinki fajansowe i farbiarskie, kamienie brukowe, (kostka tłuczeń), kaolina, koncentraty, nawozy azotowe (saletry itp.) i potasowe (z wyjątkiem siarczanu potasu), odpadki papierowe i skór wapniowych, makulatura, piryty i wypałki pirytowe, piasek rudy i pokrewne surowce hutnicze, siarczan amonu, sól kuchenna, słoma, szlaka wszelka, szpat polny w kawałkach lub mielony, szyny żelazne lub stalowe, torf, trociny, walcowiny (zendra itp.), wapno, warzywa i okopowizny, ziemia, ziemniaki, żelazo i stal sztabowe, fasonowe i profilowe, żelazo surowe podwalcowane do wyrobu cienk. blach, rur oraz prętów, żwir prócz gatunków specjalnych, żużle Thomasa (tomasyna), za każde 100 kg. . . . . zł 0,025

Grupa C. — Asfalt blacha cynkowa, cynk, dekstryna, dreny, cukier, kości, krochmal, kwas naftenowy, mąka kostna, ziemniaczana i rybna, melasa, płatki kartoflane, pył cynkowy, rury żelazne i żelbetowe oraz łączniki do rur żelaznych, siano, słód, tłuczeń szkła, wytłoki buraczane, żelazo surowe (bloki), jak ferochromowe, wolframowe, wanadiowe itp., złom żelazny, za każde 100 kg. . . . . zł 0,035

Grupa D. — Beczki żelazne i drewniane, bisulfat sodu, biel cynkowa, cegła szamotowa i magnezytowa, cyna, chlorek wapnia, gips, juta, kalafonia, kamienie blokowe do budowy, kredy, krzemień mielony, kwarc i kwarc mielony, litopon, magnezyt, makuchy, mąka makuchowa, mąka ryżowa i wszelka zbożowa, oraz pastewna, marmur nieszlifowany, materiał na skrzynki gotowy, w wiązkach, nafta, naftalina, oleje ziemne, gazowe, opałowe, wrzecionowe, oleje do smarowania i smary, ołów, otręby, pak smołowy i węglowy, papier gazetowy, płyty budowlane i izolacyjne, półfabrykaty drzewne jak bednarskie,

ciesielskie, kołodziejskie, stolarskie, nadto gonty, klepki bednarskie, posadzki itp., pył antracenowy, ropa naftowa, rury żelazne izolowane, siarczan potasu i sodu, soda, smoła, spirytus eksportowy, śrut soi, szmaty, talk mielony, tektura, trawa morska, węgiel drzewny i wywarowy, węglokrzem, zboże, ziarna strączkowe, ziemia okrzemowa (folarska), żywica, za każde 100 kg. . . . . zł 0,05

Grupa E. — Chlorek potasu, dykty, forniery, gorczyce, karbid, kasza jęczmienna i krupy, kory, owoce i rośliny garbarskie, nasiona buraczane, nasiona i surowce oleiste, rzepak, rzepik, soja, kopra, orzechy ziemne, ziarna palmowe, sezamowe itp., odpadki gumowe i opony samochodowe zużyte, papier do pakowania, płatki owsiane, ryż surowy, siarka, tyczki sosnowe i inne w wiązkach (dla winorośli itp.) za każde 100 kg. . . . zł 0,075

Węgiel kamienny, brykiety, koks w imporcie.

Grupa F. — Drzewo nieobrobione (prócz drzewa egzotycznego) nawpół obrobione, o ile nie zostanie zaliczone do grupy „D".

a) sosnowe, świerkowe, jodlowe, topolowe, wierzbowe za każdy metr³ . . . . zł 0,25

b) dębowe, bukowe, grabowe, akacjowe, jaworowe, jesionowe, modrzewiowe, lipowe, orzechowe, brzozowe, osikowe, tarcica drzewa twardego oraz inne niewymienione pod „a" za każdy metr³ . . . . zł 0,50

Grupa G. — Śledzie solone w beczkach — za 1/1 beczkę . . zł 0,16

Grupa H. — Towary niewymienione w jednej grup poprzednich o ile ze względu na swoją naturę nie podlegają zaszeregowaniu do jednej z tych grup — za każde 100 kg. . . . . zł 0,10

STATKI MORSKIE I RZECZNE – HOLOWNIKI PORTOWE I RATOWNICZE – PORTOWE URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE – DŹWIGI – OBSZERNE DOKI – KONSTRUKCJE STALOWE –

STOCZNIA GDAŃSKA

GDAŃSK – Werftgasse – 8 – Tel. 23 441 Adr. telegr.: »STOCZNIA«

Przedstawicielstwa w Polsce: Stocznia Gdańska Sp. z o. o. w Warszawie, Al. Ujazdowskie 18. Biura Okręgowe: Katowice, Poznań, Łódź, Lwów, Gdynia, Kielce

SILNIKI DIESLA I GAZOWE MASZYNY PAROWE – KOTŁY PAROWE – CHŁODZIARKI – SPRĘŻARKI – POMPY – SILNIKI ELEKTRYCZNE - PRĄDNICE - TRANSFORMATORY

Uwaga: Za każde niepełne 100 kg. ładunku pobiera się opłatę, jak za pełne.

2) Od towaru przeładowywanego bezpośrednio:

a) ze statku morskiego żeglugi przybrzeżnej na takiż statek — pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie, tylko od statku wyładowującego opłatę ustaloną w ust. 1, zmniejszoną o 50%

b) ze statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej na statek żeglugi przybrzeżnej i wiślanej lub odwrotnie pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie tylko od statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%

3) Od towaru przeładowanego ze statku morskiego na takiż statek oraz ze statku na nabrzeże lub odwrotnie w obu wypadkach przy użyciu portowych statków pomocniczych (holowniki, barki itp.) pobiera się łącznie tylko jedną opłatę w wysokości ustalonej w ust. 1.

4) Od towaru przewożonego w żegludze przybrzeżnej między portami i punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o 50%

5) Od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego drogą lądową, lub też od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą lądową, następnie wywożonego drogą morską, z wyjątkiem towarów wymienionych wyżej w grupie A., oraz fosforytów i fosfatów soli potasowych, pirytów i wypałków pirytowych, rud i pokrewnych surowców hutniczych, pobiera się opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%

VI. Opłaty za służbę pilotową (pilotowe).

1) Od statków ponad 283 m³ (100 ton) pojemności netto pobiera się przy każdym wejściu i przy każdym wyjściu:

a) od statków do 1000 m³ pojemności netto po . . . zł 15,00

b) od statków od 1000 m³ do 2000 m³ pojemności netto po zł 30,00

c) od statków ponad 2000 m³ pojemności netto:

aa) za pierwsze 2000 m³ po . . . . zł 30,00

bb) za każde rozpoczęte 500 m³ po . . . . . . zł 7,50

2) Za przeprowadzenie statku wewnątrz portu z jednego miejsca na drugie, wykonane na żądanie kapitana statku, pobiera się opłatę tylko przy pierwszej zmianie miejsca w wysokości 80% opłat ustalonych w ust. 1.

3) Od statków:

a) linii żeglugi regularnej korzystających z ulg w opłatach za wejście i wyjście w myśl pozycji I ust. 2 taryfy,

b) zachodzących do portu w celach remontu lub rozbiórki, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i innych niezbędnych materiałów wyposażenia, o ile pobyt w porcie ograniczają do czasu niezbędnego dla wykonania tych czynności i o ile nie wykonują poza tym żadnych innych czynności handlowych,

c) prowadzonych przez kapitanów, posiadających świadectwa pilotowe, wydane przez Urząd Morski zwalniające od obowiązku przyjmowania pilota,

taryfa opłat ustalonych w ust. 1 i 2 zmniejsza się o . . 50%

4) Za każde niewykorzystanie pilota w czasie, na który dokonano zamówienia, za każde rozpoczęte pół godziny opóźnienia . zł 20,00

VII. Opłaty ryczałtowe roczne.

1) Od statków stale używanych w obrębie portu oraz od statków polskich i gdańskich używanych w żegludze przybrzeżnej do

miejscowości, położonych na wybrzeżu polskim i gdańskim, jak również od polskich i gdańskich holowników i statków rybackich mogą być uiszczane rocznie ryczałtem opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe.

2) Opłatę ryczałtową oblicza się za każdą jednostkę iloczynu otrzymanego z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (w metrach):

a) od statków pasażerskich oraz statków bez napędu mechanicznego podlegających pomiarom morskim po . . .	zł	2,00
b) od statków towarowych, o napędzie mechanicznym, oraz od statków bunkrowych i elewatorów pływających . .	zł	2,50
c) od statków motorowych i żaglowo - motorowych długości do 20 m.	zł	1,00
d) od statków innych o napędzie mechanicznym po . . .	zł	3,00
e) od statków nie podlegających pomiarom morskim po . .	zł	1,00
f) od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez po	zł	0,30

3) Polskie i gdańskie statki używane w żegludze przybrzeżnej kursujące tylko w sezonie letnim, mogą uiszczać ryczałtem rocznie opłatę pasażerską, obliczoną od największej ilości osób dozwolonej do przewozu, od osoby po . . . . zł 6,00

2. Jednorazowe.

Jednorazowo ryczałtem mogą być uiszczane opłaty za wejście i wyjście pilotowe, postojowe i przystaniowe:

a) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 6 do 10 metrów po . . . . zł 3,00

Rummel i Burton

Sp. z o. o.

Maklerzy i agenci okrętowi
Frachtowanie
Spedycja

GDYNIA
Świętojańska 3
Tel. 15-10, 27-77, 27-78

GDAŃSK
Hundegasse 20
Tel. 215-47 (3 linie)

Adres telegr.: RUMBURT
Skróty telegr.: Boe, the New Boe

Rummel & Burton Ltd.

Shipbrokers, Chartering agents
Bunker suppliers
Forwarding agents

HEAD OFFICE AT
GDYNIA
Świętojańska 3
Tel. 15-10, 27-77, 27-78

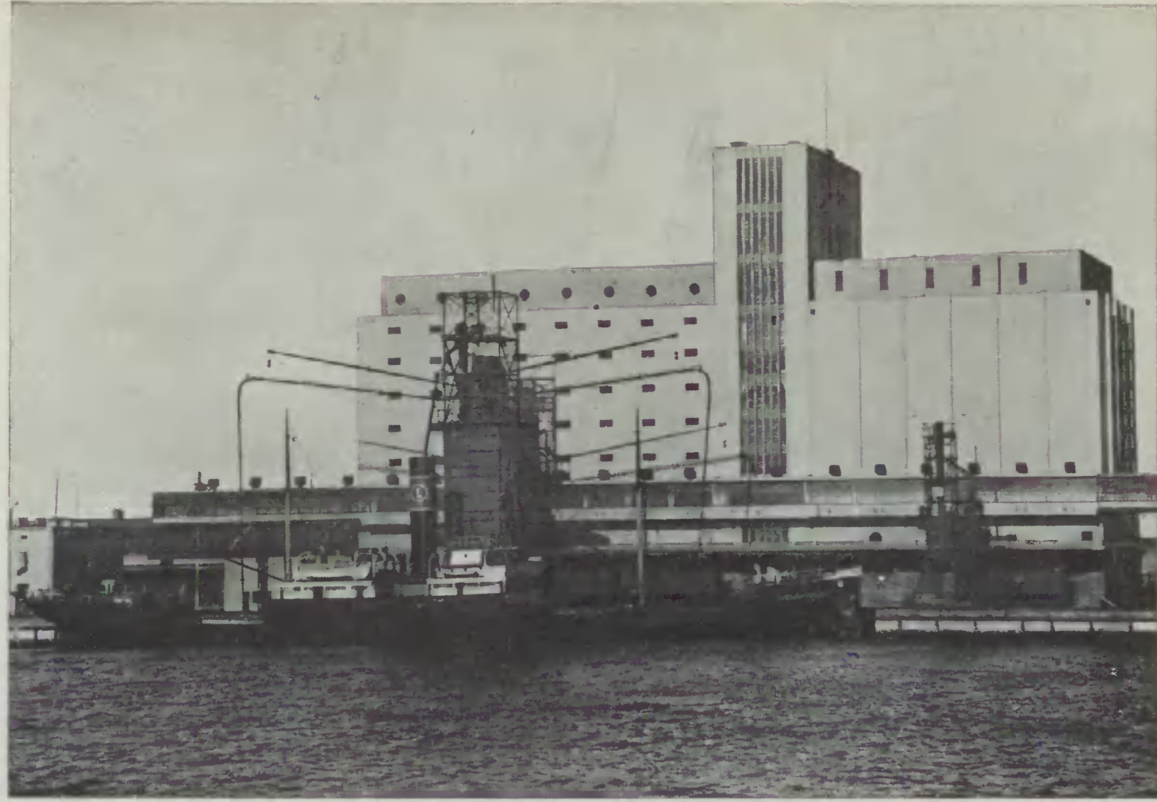
BRANCH OFFICE AT
GDAŃSK
Hundegasse 20
Tel. 215-47 (3 lines)

Telegrams: RUMBURT
Codes used: Boe, the New Boe

b) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 10 — 20 metrów po . . . . zł 10,00
c) od statków parowych, motorowych i żaglowych polskich i gdańskich długości ponad 20 m, używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości, położonych na wybrzeżu polskim i gdańskim, do przewożenia pasażerów i towarów oraz do holowania po . . . . zł 13,00
d) od holowników, o ile nie podpadają pod pkt. b) i c) po . zł 50,00
e) od statków rybackich:
aa) o pojemności ponad 150 m³ netto po . . . . . zł 15,00
bb) wszelkich innych po . . . . zł 1,50
f) od kryp, barek, pontonów itp. używanych w żegludze przybrzeżnej i wiślanej:
bb) z napędem mechanicznym po . . . . zł 10,00
bb) z napędem mechanicznym po . . . . zł 20,00

VIII. Zwolnienie.

1) Od ustalonych taryfą niniejsza opłat wolne są:
a) okręty wojenne i statki szkolne,
b) wszelkie statki będące własnością Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
c) statki sportowe, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
d) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych,
e) wszelkie statki nie dłuższe niż 6 metrów.
2) Od opłat według poz. I wolne są pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia, **statki:**
a) przychodzące dla zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji, a wychodzące z portu w przeciągu 48 godzin, nie wykonując żadnych czynności handlowych,
b) zachodzące do portu w celach remontu, rozbiórki lub uzupełnienia zapasów paliwa lub żywności i niezbędnych materiałów wyekwipowania, ograniczające pobyt do czasu niezbędnego na wykonanie tych czynności i niewykonywujące żadnych innych czynności handlowych,
c) szukające schronienia przed niepogodą i niewykonujące żadnych czynności handlowych,
d) statki turystyczne i wycieczkowe w żegludze zagranicznej, które poza odprawą pasażerów nie wykonują innych czynności handlowych,
e) statki wychodzące w celach remontu do Gdańska i wracające z Gdańska po remoncie, jeżeli nie wykonują przy tej podróży żadnych czynności handlowych.
3) Od opłat według poz. II wolne są statki będące w remoncie.
4) Od opłat według poz. III wolne są statki unieruchomione, przycumowane do nabrzeży nieeksploatowanych.
5) Od opłat według poz. IV wolne są statki, wykonujące wycieczki morskie urządzane staraniem organizacyj akademickich, szkolnych, kulturalno-oświatowych, sportowych i dobroczynnych.
6) Od opłat według poz. V. wolne są:
a) ładunki przeznaczone do budowy i remontów portów i wybrzeża,
b) przedmioty przeznaczone do własnych potrzeb statków, okrętowy bunkier stały i płynny, poczta oraz bagaż pasażerski,
c) towary przeładowywane pomiędzy nabrzeżami portowymi a statkami przychodzącymi z Wisły lub wychodzącymi na Wisłę,
d) ładunki jednego statku o łącznej wadze mniejszej niż 1000 kg,
e) ryby przywiezione z własnych połowów,
f) towary przywożone drogą morską i tą samą drogą wywożone (tranzyt morski).
7) Od opłat według poz. VI. wolne są:
a) statki zatrzymujące się na redzie,
b) statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonują żadnych czynności handlowych.



Elewator zbożowy
Grain Elevator

B. TARYFY SKŁADOWE
Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego
z dnia 15 maja 1939 r.

Stosownie do § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 39, poz. 295), ogłaszam poniższą taryfę opłat za korzystanie z administrowanych przez Urząd Morski magazynów w porcie w Gdyni, obowiązującą od dnia 26 maja 1936 r.

W myśl § 25 ust. 2 powołanego rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. taryfa niniejsza zastępuje z dniem 26 maja 1936 r. taryfę ustaloną rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 1 marca 1929 r., wydanym w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie ustalenia wysokości i pobierania opłat za złożenie przesyłek i ładunków w państwowych hangarach portowych w Gdyni (Dz. U. R. P. Nr 15, poz. 128), zmienionym rozporządzeniem z dnia 2 kwietnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 37, poz. 330).

Dyrektor Urzędu Morskiego:
(—) St. Łęgowski

TARYFA OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z MAGAZYNÓW PORTOWYCH W GDYNI

I. W magazynach krótkoterminowych.

Magazynami krótkoterminowymi w rozumieniu taryfy niniejszej są magazyny położone zasadniczo w pierwszej linii nabrzeży, przeznaczone przez Urząd Morski do przejściowego składania towarów.

1) Podstawa obliczeń opłat

Z wyjątkiem przypadków wymienionych w taryfie C. za podstawę obliczenia, opłaty przyjmuje się za każde rozpoczęte 100 kg wagi brutto towaru i każdy rozpoczęty okres taryfowy podany w poszczególnych pozycjach.

Najniższa opłata wynosi 1 zł.

2) Okres wolnego złożenia.

Nie pobiera się żadnej opłaty za korzystanie z magazynów krótkoterminowych:

a) przy przywozie — przez okres pierwszych 5 dni,
b) przy przewozie tranzytowym, owoców świeżych, jagód i pomidorów — przez okres 5 dni, innych towarów — przez okres pierwszych 30 dni,
c) przy wywozie — przez okres od chwili złożenia towaru do dnia odejścia najbliższego statku linii regularnej w kierunku przeznaczenia towaru.

O ile w poszczególnych pozycjach taryfy nie powiedziano inaczej, termin złożenia liczy się od dnia rozpoczęcia wyładunku towaru do magazynu z tym, że termin ten przesuwa się o jeden dzień, o ile wyładunek był rozpoczęty po godzinie 15-ej.

Jeżeli 5-dniowy okres wolnego złożenia obejmuje niedzielę lub święto, okres ten przedłuża się dodatkowo o jeden dzień.

„JANTAR"
Przedsiębiorstwo spedycyjne Sp. z o. o.
Gdynia, ul. Portowa 5 — tel. 55-50

Międzynarodowa ekspedycja, Magazynowanie, Clenie, Ubezpieczenie, Inkaso

International Transports, Warehousing, Clearing, Collections, Insurance

3) Taryfa A.

Po upływie okresu wolnego złożenia pobiera się następujące opłaty za każdy rozpoczęty okres taryfowy:

za okres pierwszych	10 dni	— groszy 12
„ „ następnych	15 dni	— groszy 18
„ „ dalszych	15 dni	— groszy 20
„ „ dalszych	15 dni	— groszy 25
„ „ każdych dal.	15 dni	— groszy 35

4) Taryfa B.

Za złożenie niżej wymienionych towarów pobiera się opłaty według taryfy A., zwiększonej w procentowym stosunku, mianowicie:

a) od towarów: alkohol metylowy, anyż, balsamy, bambus, cebula, cerata, chmiel w belach prasowanych maszynowo, cykoria, drut miedziany, drzewo korkowe, elektryczne materiały instalacyjne, emaliowane wyroby, fajansowe wyroby, farby, forniery, fosfor, figi, gumy żywiczne, jelita, kable, kakao, kamionkowe wyroby, kapusta świeża, karbolowy kwas, kawa, kora wszelkiego rodzaju, kwas benzoesowy, kwas salicylowy, lakiery, lane wyroby, leżaki, lignina, meble rozkładane w skrzyniach, mosiężne wyroby, mydło do prania, narzędzia, nasiona traw, odpadki drzewa korkowego, odpadki gumy, oleje jadalne, oliban, oliwa, orzechy, pałeczki do zapałek, papier pergaminowy, pasy napędne, pergamin, piwo, pokosty, porcelanowe wyroby, porter, przędza bawełniana, wełniana, jutowa, pierze w belach prasowanych, radiatory, rury lane, sadze, sago, sanitarne wyroby metalowe, ser, słonina, smalec, szczecina, szelak, szkło lustrzane, szmaty, szynki, śliwki suszone, świece, tapioka, trzcina, tygle ogniotrwałe, wata, węgiel aktywowany, włosie — o 20%

b) od towarów: alabastrowe wyroby, aluminiowe wyroby, artykuły farmaceutyczne, balony szklane, beczki próżne, cebulki kwiatowe, chmiel w belach prasowanych zwyczajnie, cukiernicze wyroby, części samochodowe, daktyle, drogeryjne wyroby, fiszbin, goździki, grzyby suszone, gumowe wyroby, guziłd, herbata, imbir, jagody susz., jedwab, kassja, konserwy, koper, kwas siarczany w bal. szkl., kwiat muszkat, goździkowy i lipowy, lekarstwa, liście bobkowe, makulatura w belach nieprasowanych, manufaktura, maszyny, meble oprócz rozkładanych w skrzyniach, miedziane wyroby, migdały, miód w beczkach, mleko kondensowane, mydło toaletowe, nasiona buraczane, nasiona koniczyny, nasiona seradeli, tymotki i omłotowe, nasiona warzyw i ogrodowe, nożownicze wyroby, olejki eteryczne, owoce suszone, prócz śliwek, papryka, pasmanteria, pieprz, przędza jedwabna i ze sztucznego jedwabiu, radiowe części, rodzynki i koryntki, rtęć, samochodowe części, sardynki, skóry surowe, zajęcze i królicze, skóry surowe suche, skóry wyprawione, soki owocowe, szczotki, szklane wyroby, spirytualia, tekstylne wyroby, wanilia, wino, wódki — o 40%

c) od towarów: celuloidowe wyroby i odpadki, cygara, dętki, futra, galanteria, kosmetyka, obręcze drewniane, opony, papierosy, pierze w belach nieprasowane, rośliny żyjące, rzeczy przesiedlenia i domowego użytku, skórki futrzane — o 100%

Polskie Towarzystwo Kontroli Sp. z o. o.

Société Polonaise de surveillance S. à R. L.
Polish Superintendence Company Ltd.

Derdowskiego 7. G d y n i a Telefon: 19-25, 19-26
P. O. B. 137 — Adr. telegr.: „Supervise"

5) **Taryfa C.**

a) Za złożenie samochodów nieopakowanych i opakowanych oraz podwozi pobiera się następujące opłaty od każdej sztuki i rozpoczętego okresu taryfowego:

za okres pierwszych	10 dni . . .	zł 10,—
za okres następnych	15 dni . . .	zł 20,—
za okres każdych dalszych	15 dni . . .	zł 30,—

Za samochody i podwozie dłuższe niż 4 m za każdy dalszy rozpoczęty metr długości dolicza się 20%.

b) za złożenie bawełny pobiera się następujące opłaty od każdej beli i rozpoczętego okresu taryfowego:

		przy belach o wadze 130 kg.—	ponad á 30 kg.
za okres pierwszych	10 dni	groszy 1	groszy 2
za okres następnych	5 dni	groszy 2	groszy 4
za każdy dalszy dzień		groszy 4	groszy 8

Okres wolnego złożenia liczy się od ostatniego dnia wyładowania statku, a jeśli wyładowanie nastąpiło po godz. 15-ej — od dnia następnego.

c) Za złożenie śledzi w beczkach pobiera się następujące opłaty od każdej beczki i rozpoczętego dnia:

od 1 beczki wagi około 160 kg groszy 1
od ½ beczki wagi około 80 kg groszy ½.

Rozpoczęcie okresu wolnego złożenia oblicza się jak dla bawełny.

Powyższe stawki nie obejmują kosztów chłodzenia śledzi.

d) Za złożenie świeżych owoców, jagód i pomidorów pobiera się następujące opłaty za każdy rozpoczęty okres taryfowy:

za okres pierwszych . . . . 10 dni groszy 40,
za każdy dalszy okres . . . . 15 dni groszy 60

Za winogrona w klatkach dolicza się do powyższych stawek 25%.

W magazynach, które przy złożeniu owoców świeżych dostarczają ogrzewania lub odpowiedniej wentylacji, dolicza się dodatkową opłatę w wysokości 10 groszy za każde zaczęte 100 kg i rozpoczęty 7-dniowy okres złożenia. Opłatę tę pobiera się również w okresie wolnego złożenia.

II. W magazynach długoterminowych.

Magazynami długoterminowymi w zrozumieniu taryfy niniejszej są magazyny położone zasadniczo w drugiej i dalszych liniach nabrzeży portowych i przeznaczone przez Urząd Morski do składania towarów na okresy dłuższe.

1) **Podstawa obliczenia.**

Z wyjątkiem przypadków wymienionych w taryfie C. za podstawę obliczenia opłat w magazynach długoterminowych przyjmuje się każde zaczęte 100 kg wagi brutto towaru i każdy choćby rozpoczęty miesiąc złożenia (okres taryfowy).

Najniższa opłata wynosi 1.— zł.

JÓZEF FETTER SP. KOM.
GDYNIA-PORT
Import towarów kolonialnych, owoców suszonych i świeżych z krajów południowych
Export nasion rolnych
Telefon centrali import 29-87
eksport 29-11

2) Taryfa A.

Za każdy rozpoczęty okres taryfowy pobiera się groszy 25.

3) Taryfa B.

Za złożenie niżej wymienionych towarów pobiera się opłaty według taryfy A. zmniejszonej lub zwiększonej w procentowym stosunku, mianowicie:

a) od towarów: zboże luzem — zmniejszonej o 85%
b) od towarów: nawozy sztuczne, rudy manganowe, siarczan amonu, sole potasowe, żużle Thomasa — zmniejszonej o . . . 80%
c) od towarów: cement, miedź, sól kamienna, żelazo — zmniejszonej o 70%
d) od towarów: cynk, mąka zbożowa, otręby, przetwory ziemniaczane, ryż surowy — zmniejszonej o 60%
e) od towarów: asfalt, biel cynkowa, blacha cynkowa w beczkach, celuloza, drzewo eksportowe, ekstrakt garbarski, fasola, makuchy, nasiona oleiste, parafina, słód, soda — zmniejszonej o 40%
f) od towarów: juta, klepki, koński ząb, len, naftalina, pakuły, siarka luzem, skóry solone, soja, wytłoki — zmniejszonej o . 20%
g) od towarów: śliwki suszone — zwiększonej o 20%
h) od towarów: skóry suche — zwiększonej o 60%
i) od towarów: opony samochodowe, owoce suszone (z wyłączeniem śliwek) — zwiększonej o 100%
j) od towarów: owoce świeże — zwiększonej o 200%

4) Taryfa C.

a) Za złożenie bawełny pobiera się opłaty od każdej beli i rozpoczętego 15-dniowego okresu złożenia:

przy belach o wadze do 130 kg . . . . groszy 0,8
przy belach o wadze ponad 130 kg . . . . . . groszy 1,2

b) Za wynajęcie przestrzeni magazynu w celu przeprowadzenia specjalnych manipulacyj towarowych, jak workowanie, przepakowanie, odsalanie itd., pobiera się opłaty od każdego zajętego metra kwadratowego powierzchni i rozpoczętego dnia . . . . groszy 0,6

III. Na otwartych placach składowych.

1) Podstawa obliczenia.

Za podstawę obliczenia opłat na otwartych placach składowych przyjmuje się 1 m² powierzchni i każdy rozpoczęty dzień złożenia (okres taryfowy).

Najniższa opłata wynosi 1,— zł.

2) Taryfa A.

Za każdy rozpoczęty okres taryfowy pobiera się groszy 2.

3) Taryfa B.

Za złożenie towarów: fosforyty, piryty, rudy, szyny, węgiel, złom, żelazo — pobiera się za każdy rozpoczęty okres taryfowy groszy 1.

„SKARBOPOL"
MORSKI EKSPORT WĘGLA I KOKSU
Z POLSKICH KOPALŃ SKARBOWYCH
NA GÓRNYM ŚLĄSKU, SP. Z O. O. w GDYNI
GDYNIA • TEL. 1908 i 1909

C. OPŁATY ZA UŻYCIE DŹWIGÓW

Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego

z dnia 19 października 1938 r.

o regulaminie eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni i taryfie opłat za korzystanie z tych urządzeń.

Na podstawie § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 39, poz. 293) ogłaszam:

1) regulamin eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni (załącznik Nr 1),

2) taryfę opłat za korzystanie z państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni (załącznik Nr 2).

W myśl § 25 ust. 2 powołanego rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. wymienione wyżej regulamin i taryfa opłat zastępują z dniem 15 listopada 1938 r. regulamin eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni z dnia 7 grudnia 1933 r. (Monitor Polski Nr 288, poz. 313).

Dyrektor Urzędu Morskiego:
(—) Inż. St. Łęgowski.

Załącznik 1 do poz. 569

REGULAMIN

eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni

§ 1.

Przydział urządzenia przeładunkowego, bądź do wykorzystania go odrazu, bądź trzymania go w pogotowiu (rezerwowanie) na określony termin, następuje po złożeniu przez firmę zamawiającą w Urzędzie Morskim (Oddział Składowy) pisemnego zgłoszenia na formularzu według ustalonego przez Urząd Morski wzoru.

Zgłoszenie winno być podpisane przez firmę lub jej upoważnionego przedstawiciela i złożone co najmniej na 30 minut przed czasem, na który urządzenie przeładunkowe ma być zamówione.

Zgłoszenie o przydział urządzenia przeładunkowego na niedzielę lub święta winno być złożone w dniu poprzedzającym do godz. 13-ej. Za czas świąteczny przyjmuje się czas od godz. 23 dnia poprzedniego do godz. 23 w niedzielę lub w dniu świątecznym.

Zgłoszenie o trzymanie urządzenia przeładunkowego w pogotowiu (rezerwowanie) może być uprzednio dokonane w Urzędzie Morskim (Oddział Składowy) ustnie lub telefonicznie, lecz w razie uwzględnienia winno być ono natychmiast potwierdzone na piśmie. Uwzględnienie zgłoszenia nie przesądza przydziału urządzenia przeładunkowego, który odbywa się według zasad § 2.

BANK ZACHODNI S.A.
ODDZIAŁ W GDYNI
BANK DEWIZOWY
Załatwia wszelkie czynności bankowe ze szczególnem uwzględnieniem eksportu i importu drogą morską.
Banking business of every description.
Facilities for overseas trade.

§ 2.

Urządzenia przeładunkowe są przydzielane w zasadzie według kolejności zgłoszeń.

W razie złożenia kilku zgłoszeń na ten sam termin, przydziału dokonywa się w następującej kolejności:

A. W zależności od rodzaju statku:
1) statkom linii regularnych w żegludze wielkiej i małej:
a) pasażerskim,
b) pasażersko-towarowym,
c) towarowym,
2) innym statkom morskim w żegludze wielkiej i małej,
3) statkom żeglugi przybrzeżnej,
4) lichtugom i berlinkom.

B. W zależności od rodzaju towaru statkom, których ładunek stanowią:
1) materiały wybuchowe i łatwopalne,
2) towary łatwo psujące się i bydło,
3) towary drobnicowe,
4) masowe, przy czym rudy, piryty i fosfaty mają pierwszeństwo przed węglem.

W razie złożenia kilka zgłoszeń na te same dźwigi dla różnych statków, firma na żądanie Urzędu Morskiego obowiązana będzie wykorzystać przydzielone jej urządzenia przeładunkowe bez przerwy przez wszystkie zmiany oraz w niedzielę i święta, inaczej traci prawo do kolejności.

§ 3.

Urząd Morski uprawniony jest do cofnięcia przydziału urządzeń przeładunkowych i ich odebrania w razie koniecznej potrzeby, uzasadnionej wypadkami siły wyższej, niebezpieczeństwem grożącym innemu statkowi lub ładunkowi, warunkami pracy w porcie lub koniecznością przydziału urządzeń przeładunkowych dla innego przeładunku stosownie do § 2.

W miarę możności Urząd Morski pozostawi statkowi przynajmniej jedno urządzenie przeładunkowe.

O cofnięciu przydziału Urząd Morski zawiadamia firmę lub jej przedstawiciela co najmniej na godzinę przed odebraniem urządzenia przeładunkowego. Odebranie urządzenia przeładunkowego nie może nastąpić przed ukończeniem pierwszej połowy zmiany pracy.

Postanowienia ustępu 3 nie mają zastosowania w przypadkach odebrania urządzenia przeładunkowego z powodu siły wyższej lub niebezpieczeństwa, grożącego innemu statkowi lub ładunkowi.

§ 4.

Jeżeli warunki atmosferyczne uniemożliwiają firmie przeładunek towaru, pozwalają natomiast na przeładunek towaru innej firmy, Urząd Morski

»SHIPSUPPLY« LTD.

Spółka z ogran. odpow.

Tel. 11-54 GDYNIA, ŚW. PIOTRA 15 Tel. 37-11

Zaopatrywanie statków, yachtów i placówek dyplomatycznych. Własne składy tranzytowe

Own Bonded Deck & Engine Stores — Own Butchery shop — **SHIPCHANDLERS**

może odebrać i przydzielić tej ostatniej urządzenie przeładunkowe z tym, że po zaistnieniu warunków umożliwiających przeładunek pierwszej firmy, przeładunek drugiej po ukończeniu połowy zmiany winien być przerwany.

§ 5.

Urządzenie przeładunkowe przydziela Urząd Morski wraz z personelem technicznym, obsługującym mechanizmy. Innych pracowników potrzebnych do pracy przeładunkowej wraz z odpowiedzialnym za pracę przeładunkową kierownikiem wyznacza firma.

§ 6.

Firma ładująca, korzystająca z urządzenia przeładunkowego, winna się stosować do przepisów dla personelu technicznego Urzędu Morskiego. Wyciąg z tych przepisów umieszczony jest na formularzu zgłoszenia o przydział urządzenia przeładunkowego.

Dźwigowi obowiązani są stosować się do zarządzeń dotyczących pracy przeładunkowej i wydawanych przez kierownika pracy przeładunkowej, wyznaczonego przez firmę, o ile zarządzenia te nie sprzeciwiają się przepisom dla personelu technicznego oraz postanowieniom regulaminu niniejszego.

§ 7.

Wzbronione jest używanie urządzenia przeładunkowego do innych celów niż wykonanie przeładunku oraz podnoszenie ciężarów, przekraczających maksymalną normę, ustaloną dla każdego urządzenia przeładunkowego.

Urząd Morski uprawniony jest w każdej chwili kontrolować wagę podnoszonych ciężarów. Czas kontroli zostaje wliczony do czasu pracy dźwigu.

W razie stwierdzenia uchybień przepisom niniejszego paragrafu, Urząd Morski uprawniony jest odebrać natychmiast urządzenie przeładunkowe, zaś przy powtórzeniu się uchybień odmówić przydziału na czas określony.

§ 8.

W wypadkach nie zastosowania się firmy ładującej do postanowień regulaminu niniejszego, odpowiada ona wobec Skarbu Państwa za wszelkie straty i szkody powstałe z tego powodu (uszkodzenia dźwigu, wagonów, statków itp.).

Obowiązek udowodnienia, że przepisy regulaminu były przestrzegane, ciąży na firmie ładującej.

Za nieszczęśliwe wypadki, wydarzające się przy przeładunkach z winy personelu zatrudnionego przez firmę ładującą, odpowiada wyłącznie ta ostatnia.

BEHNKE & SIEG
Spółka z ogr. odp.
Shipbrokers Regular Shipping Services to all ports of the world.
GDYNIA, Dom Bawełny - Phones: 1718, 1856

BEHNKE & SIEG
Shipowners and Brokers Bunker-Suppliers, Insurance Agents.
Danzig, 20, Langermarkt-Phone: 235 41 (6 lines)
Harbour office: Neufahrwasser-Phones: 353 41/42
S/S „Weichsel" 1650 dw.

TARYFA OPŁAT
za korzystanie z państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni

I.
PODSTAWY OBLICZENIA OPŁAT

1) Czas korzystania z urządzeń przeładunkowych.

Za czas korzystania z urządzeń przeładunkowych przyjmuje się czas od chwili przydzielenia tych urządzeń na wskazanym miejscu do dyspozycji firmy w stanie zdatnym do użytku, do chwili odebrania firmie urządzenia przeładunkowego, względnie do chwili zwrotu przez firmę w Urzędzie Morskim zgłoszenia, z adnotacją dźwigowego o ukończeniu pracy z odliczeniem czasu rzeczywiście użytego na odniesienie zgłoszenia, który jednakże nie może przekraczać 30 minut od chwili ukończenia pracy.

Przekroczenie czasu zwrotu zgłoszenia przyjmuje się jako trzymanie urządzenia przeładunkowego w pogotowiu.

Firma obowiązana jest wskazać dźwigowym miejsce ustawienia urządzenia przeładunkowego nie później jak w terminie, na jaki dźwig został zamówiony.

Przerwy w pracy, spowodowane przez firmę, przyjmuje się za czas pracy urządzenia przeładunkowego, o ile taryfa inaczej nie postanawia.

2) Czas pracy urządzenia przeładunkowego.

Jako podstawę do obliczenia czasu pracy urządzenia przeładunkowego służy Urzędowi Morskiemu zwrócone przez firmę zgłoszenie, posiadające adnotację godziny zwrotu zgłoszenia oraz na odwrocie raport dźwigowego po odliczeniu:

a) czasu, w którym urządzenie przeładunkowe było nieczynne z przyczyn uniemożliwiających jego pracę (warunki atmosferyczne powodujące niebezpieczeństwo pracy, jak burza, mgła, zamieć śnieżna itp.); Urząd Morski powiadomi firmę o przerwach pracy spowodowanych powyższymi przyczynami;

b) czasu przerw, zarządzonych przez firmę na skutek warunków atmosferycznych, uniemożliwiających przeładunek towaru ze względu na jego właściwości, jeżeli przerwa zostanie zgłoszona w Urzędzie Morskim (Oddział Składowy);

c) czasu trzymania urządzenia przeładunkowego w pogotowiu.

3) Ilość przeładowanego towaru.

Opłaty za korzystanie z urządzenia przeładunkowego, obliczane od ilości przeładowanego towaru, nie mogą być niższe od opłat za pracę urządzenia przeładunkowego, stosowanych za cały okres korzystania z urządzenia przeładunkowego z potrąceniem przerw odliczanych (pkt. 2a) i b).

Przy stosowaniu opłat od ilości towaru, dla przeładunku którego nastąpił przydział urządzenia przeładunkowego na podstawie kilku zgłoszeń, należy przy wypełnianiu nowych zgłoszeń dla tego samego przeładunku podać numery i daty poprzednich zgłoszeń. Nie później jak w okresie trzech dni od chwili ukończenia przeładunku, firma obowiązana jest podać na piśmie ilość przeładowanego towaru oraz numery i daty zgłoszeń o przydział urządzeń, które przy danym przeładunku pracowały. Na żądanie Urzędu Morskiego firma obowiązana jest przedłożyć dodatkowo odpisy konosamentu, listów przewozowych, zaświadczenia Urzędu Celnego lub świadectwa przysięgłych rzeczoznawców. W razie nieprzestrzegania tych postanowień, Urząd Morski ustali opłaty na podstawie poszczególnych zgłoszeń według własnego uznania w granicach obowiązującej taryfy.

Przy stosowaniu opłat od ilości towaru nie pobiera się opłat za utrzymanie urządzenia przeładunkowego w pogotowiu.

4) Czas trzymania urządzenia przeładunkowego w pogotowiu.

Zamówione urządzenie przeładunkowe będzie trzymane w pogotowiu do dyspozycji firmy aż do czasu odwołania zamówienia, w razie opóźnienia

lub przerw w korzystaniu z urządzenia przeładunkowego, wynikłych z powodu: opóźnienia rozpoczęcia pracy, nie podstawienia przez kolej wagonów, przetaczania wagonów, niezawinionego przez firmę niedostarczenia towaru do przeładunku, nie podstawienia na czas statku, holowania statku, trymerki statku bez użycia dźwigu oraz z powodu warunków atmosferycznych uniemożliwiających przeładunek towaru ze względu na jego właściwości, jeżeli przerwa nie została zgłoszoną w myśl pkt. 2 a).

Jako trzymanie w pogotowiu urządzenia przeładunkowego uważa się również, gdy waga zasobnika jest nieczynna, a w zbiorniku znajduje się ładunek.

Za czas trzymania urządzenia w pogotowiu przyjmuje się czas, przez który urządzenie przeładunkowe stoi do dyspozycji firmy na wskazanym miejscu i nie pracuje.

5) Obliczenia szczególne.

Każde rozpoczęte pół godziny pracy urządzenia przeładunkowego zaokrągla się do pełnej pół godziny po uprzednim potrąceniu odliczalnych przerw (pkt. 2a) i b) i czasu trzymania urządzenia w pogotowiu. Przy ładunkach zaliczanych do różnych stawek zaokrąglenie do półgodziny następuje przy każdej poszczególnej grupie taryfowej. Czasu trzymania urządzenia przeładunkowego w pogotowiu nie zaokrągla się a opłaty oblicza się proporcjonalnie do stawki.

W razie zwrócenia zgłoszenia o przydział urządzenia przeładunkowego bez wykorzystania pobiera się opłatę jak za trzymanie danego urządzenia przeładunkowego w pogotowiu, nie mniej jednak, jak za jedną godzinę.

Za niewykorzystanie urządzenia przeładunkowego, rezerwowanego na niedziele i święta pobiera się opłatę jak za trzymanie urządzenia przeładunkowego w pogotowiu wraz z opłatą za godziny świąteczne, nie mniej jednak jak za 4 godziny.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI
M. GDYNI

BANK DEWIZOWY:

ODDZIAŁY: CHYLONIA I ORŁOWO

ZBIORNICE: DWORZEC KOLEJOWY I PORTOWA 4

Honorowanie książeczek turystycznych K. K. O.

II.
TARYFA

Opłaty za korzystanie z urządzeń przeładunkowych w zależności od zaszeregowania towaru do poszczególnych grup taryfowych według zestawienia ustalonego w dziale III wynoszą:

Taryfa A.

dla towarów drobnicowych

		za każde 1/2 godz. pracy
1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 ton włącznie .	zł	4,25
2) dźwigi bramowe o silne nośnej 3/5 ton		
a) z przekładnią na 3 ton	zł	4,25
b) z przekładnią na 5 ton	zł	5,25
Uwaga: dźwigi bramowe Nr 3 i 4 o sile nośnej 3/5 z przekładnią na 3 tony	zł	3,40
3) dźwigi bramowe o silne nośnej 5/7 ton:		
a) z przekładnią na 5 ton	zł	5,25
b) z przekładnią na 7 ton	zł	8,00
4) dźwigi mostowe:		
o sile nośnej 2.6 t (w linie 5.2 t)	zł	6,00
o sile nośnej 7 t (w linie 11 t)	zł	15,00

Taryfa B.

dla towarów masowych niezaliczonych do specjalnych grup taryfowych

I. Przy pracy bez chwytaka i polipa

1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 ton włącznie .	zł	3,15
2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:		
a) z przekładnią na 3 ton	zł	3,15
b) z przekładnią na 5 ton	zł	4,15
3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:		
a) z przekładnią na 5 ton	zł	4,15
b) z przekładnią na 7 ton	zł	6,25
4) dźwigi mostowe:		
a) o sile nośnej 2.6 ton (w linie 5.2 t)	zł	4,70
b) o sile nośnej 7 ton (w linie 11 t)	zł	10,00

II. Przy pracy chwytakiem lub polipem

Za każdą przeładowaną tonę towaru zł 0,50, nie mniej jednak jak:

1) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 i 5/7 ton z przekładnią na 5 t:		
a) przy pracy chwytakiem	zł	4,15
b) przy pracy polipem	zł	6,65
2) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton z przekładnią na 7 ton:		
a) przy pracy chwytakiem	zł	8,00
b) przy pracy polipem	zł	10,50
3) dźwigi mostowe:		
a) o sile nośnej 2.6 ton z chwytakiem	zł	6,00
b) o sile nośnej 7 ton z chwytakiem	zł	9,00
c) o sile nośnej 7 ton z polipem	zł	11,50

4) za korzystanie z wagi zasobnika zł 0,10 od tony.

Uwaga: Przy przeładunku rud, pirytów, fosfatów itp. bez użycia zasobnika stawki zasadnicze taryfy B/II/1, 2 i 3 oblicza się mniej 25% i nie dolicza się stawek taryfy za godz. świąteczne.

Towarzystwo Ekspedycyjno-Kontrolne Bawełny Sp. z ogr. odp.
Gdynia, „Dom Bawełny" ul. Derdowskiego nr 7
Telefony 26-35, 26-36
adres telegr. BAWKO
Fachowa ekspedycja bawełny — Magazynowanie — Clenie

III. Urządzenia taśmowe.

do przeładunku węgla, za każdą przeładowaną tonę zł 0,24, nie mniej jednak jak . . . . za każde 1/2 godz. pracy zł 20,00

Taryfa C.

specjalna dla towarów masowych

I. Przy przeładunku w partiach mieszanych:

1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośności do 3 ton włącznie	zł	2,85
2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:		
a) z przekładnią na 3 ton	zł	2,85
b) z przekładnią na 5 ton	zł	3,75
3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:		
a) z przekładnią na 5 ton	zł	3,75
b) z przekładnią na 7 ton	zł	5,00
4) dźwigi mostowe:		
a) o sile nośnej 2,6 t (w linie 5,2 t)	zł	4,20
b) o sile nośnej 7 t (w linie 11 t)	zł	9,00

II. Przy przeładunku w partiach zwartych, nie mniej 100 ton jednolitego ładunku

Za każdą przeładowaną tonę towaru zł 0,43, nie mniej jednak jak:

1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 ton włącznie .	zł	2,85
2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:		
a) z przekładnią na 3 ton	zł	2,85
b) z przekładnią na 5 ton	zł	3,75
3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:		
a) z przekładnią na 5 ton	zł	3,75
b) z przekładnią na 7 ton	zł	5,00
4) dźwigi mostowe		
a) o sile nośnej 2,6 ton (w linie 5,2 ton)	zł	4,20
b) o sile nośnej 7 ton (w linie 11 ton)	zł	12,00

„SPOŁEM" Związek Spółdzielni Spożywców R. P.
Centrala: Warszawa, Grażyny 13
Oddział i Ajentura Handlu Zagranicznego Gdynia-Port
Ul. Polska 13 (Gmach własny) — Telefon 33-55 — Adres telegraficzny „Społem"

Import: towarów kolonialnych, owoców południowych świeżych i suszonych, śledzi solonych, konserw rybnych, tłuszczy jadalnych i technicznych.
Eksport: nabiału i artykułów rolnych, konserw rybnych, owocowych, jarzynowych i innych artykułów spożywczych, drzewa, przetworów drzewnych i innych artykułów przemysłowych.

Własne zakłady uszlachetniające w Gdyni: palarnia kawy, paczkownia herbaty, kawy, kakao, korzeni i owoców suszonych.
Zakłady Rybne w Gdyni: wędzarnia i fabryka konserw rybnych.

Taryfa D.

SPECJALNA

I. Złom żelazny.

		Za każde 1/2 godz. pracy
1) dźwigi bramowe i półbramowe o sile nośnej do 3 ton włącznie .	zł	2,15
2) dźwigi bramowe o sile nośnej 3/5 ton:		
a) z przekładnią na 3 ton	zł	2,15
b) z przekładnią na 5 ton	zł	2,85
c) z przekładnią na 5 ton i polipem	zł	4,70
3) dźwigi bramowe o sile nośnej 5/7 ton:		
a) z przekładnią na 5 ton	zł	2,85
b) z przekładnią na 5 ton i polipem	zł	4,70
c) z przekładnią na 7 ton	zł	2,85
d) z przekładnią na 7 ton i polipem	zł	5,10

II. Kostka kamienna.

Niezależnie od rodzaju i siły nośnej dźwigu	zł	2,50

Taryfa E.

I. Za trzymanie w pogotowiu urządzeń przeładunkowych.

Za każde pół godziny:

1) dźwigów bramowych i mostowych	zł	2,00
2) urządzenia taśmowe	zł	6,00
3) wagi zasobnika	zł	3,00

II. Za godziny świąteczne

do opłat normalnych dolicza się za każde pół godziny:

1) dźwigów bramowych i mostowych	zł	1,25
2) urządzenia taśmowego	zł	2,50
3) wagi zasobnika	zł	2,50

Uwaga: Dla urządzenia taśmowego i wagi zasobnika godziny świąteczne oblicza się minimalnie za 4 godziny.

Taryfa F.

1) Zakładanie trapu dźwigiem portowym za każde rozpoczęte ⅓ godziny . . . . ,	zł	2,50
2) Za wykorzystanie dźwigów Nr 63 i 64 jako przejść dla pasażerów, za każde rozpoczęte ⅓ godziny	zł	1,50

Uwaga Przy wykorzystaniu dźwigów Nr 63 i 64 jednocześnie do przeładunku i jako przejścia dla pasażerów, pobiera się opłatę tylko za pracę dźwigu.

Uwaga 2: Przy wykorzystaniu dźwigów Nr 63 i 64 jako przejścia dla pasażerów na statki zagraniczne turystyczne, opłaty się nie pobiera.

3) Za korzystanie z wagi wozowej 8 ton:		
a) za każde ważenie towaru, niezależnie od ilości . . .	zł	0,50
b) za każde ważenie samochodów osobowych lub ciężarowych dla manipulacji celnej	zł	1,00
c) za każde ważenie wozów konnych lub samochodów, uskuteczniających przewozy	zł	0,50

Uwaga: Jednorazowe ważenie nie powinno przekraczać 15 minut, w przeciwnym razie liczona będzie nowa opłata.

4) Za korzystanie z wag dziesiętnych 1 000 kg za każde rozpoczęte 12 godzin	zł	2,00

J. Bankier
Import-eksport śledzi
w Gdyni

Gdynia, Port Rybacki
Telefony Nr 11-96 i 11-97
(Dla rozmów zamiejscowych 11-97)

Adres telegr.: **„Bankier Gdynia"**

III.

zaszeregowania towarów do grup taryfy opłat za korzystanie z państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni.

Ałun	A
Alabaster	A
Anyż	A
Asfalt	B
Azbest	A
Aluminium	A
Amoniak w płynie	A
Bale i słupy telegraficzne	B
Balony szklane	A
Bawełniane odpadki	B
Bawełniana przędza	A
Bawełna	B
Bawełniane towary	A
Beczki próżne	B
Bekony	B
Belki żelazne	B
Benzyna	A
Biel cynkowa	A
Bisulfat sodu	B
Blacha cynkowa	A
Blachy żelazne, ocynkowane i czarne	C
Brykiety węglowe	B
Butelki szklane	A
Chloran wapnia	B
Chmiel	A
Cegła	A
Celuloid	A
Celuloza	B
Cement	B
Cukier	B
Cukier gronowy	A
Cykoria	A
Cyna	A
Cynk	A
Dachowa papa	A
Dachówka	B
Dekstryna	B
Deseczki do skrzyń	B
Dreny	B
Drut	C
Drzewo eksportowe nieobrob. półobrobione (kloce, deski)	B
Drzewo opałowe	B
Drzewo egzotyczne	A
Dykta	A
Dyble	B
Drzewo korkowe	A
Eternitowe płyty	B
Ekstrakt garbarski	B
Fiszbin	A
Fajansowe towary	A
Fasola	B
Ferromangan sodu	B
Fosforyty	B

Garbniki oprócz wymienionych	A
Gips	B
Glinki przemysłowe i farbiar.	A
Glina	B
Gliniane wyroby	A
Glukoza lub glikoza	A
Groch	B
Grzyby	A
Guma stara opakowana	C
Gumowe towary	A
Gwoździe	A
Gilsonit	B
Imbir	A
Jałowiec suszony	A
Jelita	A
Jedwab	A
Juta	A
Juty przędza	A
Jaja	A
Kamionkowe wyroby	A
Kable	A
Kainit	B
Kapusta	B
Kamienie brukowe	D. II
Kamień mielony	B
Kamień kwarcowy	B
Kamień w blokach	B
Kasza	B
Karbid (węglik wapnia)	A
Karbolowy kwas	A
Kazeina	A
Kawa	A
Kakao	A
Kauczuk	A
Kije do szczotek	A
Kleje	A
Klepki	A
Kloce dębowe	B
Koniczyna	A
Konopie	A
Kości	B
Konserwy	A
Koks	B
Koper	A
Koński ząb	B
Koperwas miedzi	A
Kopra	A
Korzenie	A
Korkowe odpadki	A
Korkowe drzewo	A
Kory wszelkiego rodzaju	A
Koszykowe wyroby	A
Krezol	A
Krochmal	A
Kreda	B

Królicze skórki	A
Krzemień surowy	B
Krzesła	A
Książki i broszury	A
Kwarc	B
Kukurydza	B
Kwasy w balonach szkl.	A
Kopyta	A
Konie	
Kostka kamienna	D. B
Lakier	A
Lemiesze	A
Len czesany	A
Len surowy	B
Likier (wódka)	A
Litopon w beczkach	A
Listwy do obrazów	A
Lniane czyściwo	A
Likopodium	A
Łój	A
Łupki kolejowe (lasze)	B
Łodzie	A
Magnezyt kaustyczny	A
Masło	A
Masa drzewna (celuloza)	B
Maty z włókna	A
Manufaktura	A
Makuchy	B
Materace w klatkach	A
Materiały szlifierskie	A
Materiały i przewody elektr.	A
Mąka zbożowa i okopowa	B
Mąka ryżowa	B
Mąka kostna	B
Mąka rybna	B
Mąka kartoflana	B
Maszyny aparaty oraz ich części	A
Makulatura	B
Meble	A
Metalowe odpadki w beczkach	A
Metalowe popioły w beczkach	A
Miedź	A
Migdały	A
Mięso wędzone i mrożone	A
Miód	A
Mineralne farby	A
Mineralne wody	A
Mosiądz	A
Mutry	A
Mydło	A
Motocykle oraz ich części	A
Napoje alkoholowe	A
Nasiona	A
Nawozy sztuczne	B
Naftalina surowa	B
Odpadki bawełniane	B
Odpadki celuloidowe	A
Odpadki wełny	A
Obręcze do beczek	A
Octowy kwas	A
Oleje roślinne	A
Oleje drzewne	A
Oleje mineralne	A
Olej fuzlowy	A
Olej gazowy	A
Oliwa anilinowa	A
Oliwa do maszyn	A
Ołowiany popiół	A
Ołowiana glejta	A
Ołowiana minia	A
Orzechy	A
Otręby	B
Owoce świeże	A
Owoce suszone	A
Opony samochodowe	A
Opony samochodowe stare	C
Papier	A
Papierosy	A
Pałeczki do zapałek	A
Papierówka	B
Pakuły	B
Parafina	A
Parkiety	A
Pestki drzew owocowych	A
Peluszka	B
Piasek	B
Pierniki w skrzyniach	A
Pierze	A
Piryty	B
Piwo	A
Płytki podłogowe	B
Płytki pancerne	A
Podkowy	A
Podkłady	B
Porcelana	A
Proch	A
Przetwory chemiczne	A
Przędza	A
Ptactwo	A
Pył z cynku	A
Radiatory	A
Ramy	A
Rogu odpadki	A
Róg sztuczny (gallalit)	
Rzepak	B
Rudy żelazne i inne	B
Rury lane, żelazne i ciągnione	C
Rtęć	A
Ryby	A
Ryż surowy	B
Ryż wyłuskany	A
Razoryt	B
Sadza (czerń drukarska)	A
Saletra	B
Samochody oraz ich części	A
Ser	A
Separatory	A
Seradela	B
Siarka luzem i w workach	B
Siedzenia do krzeseł	A
Siarczan amonu	B
Sierść zwierzęca	A

Sitowie w workach	B
Siarka w workach	B
Sizal	A
Skóra klejona w belach	A
Skóry wyprawione	A
Skóry solone i suche	B
Skóry odpadki	B
Śledzie	A
Słupy telegraficzne	B
Słód	A
Smoła	B
Soczewica	B
Smary	A
Soda	B
Sole potasowe	B
Sól anilinowa	A
Sól kamienna	B
Sole lecznicze	A
Spirytus	A
Słonina	A
Słoma	B
Siano	B
Śliprv	B
Śliwki	A
Śrut soja	B
Śruby	A
Świece	A
Stearyna	A
Syrop	A
Szczecina	A
Szczotki	A
Szkło płynne i okienne	A
Szklane towary	A
Szyny kolejowe	C
Szmaty w beczkach i belach	A
Sznury	A
Szpagat	A
Szpat	B
Talk	A
Tektura	A
Tekstylne wyroby	A
Terpentyna	A
Tłuszcze zwierzęce	T
Tłuszcze i oleje roślinne	A
Tran	A
Tkaniny	A
Tomasyna	B
Tymotka	A
Tytoń	A
Trzcina	A
Warzywa	A
Wazelina	A
Wapno	B
Wełna	A
Wełny odpadki	A
Wełna sztuczna	A
Węglik wapnia (karbid)	A
Węgiel kostny	A
Węgiel kamienny	B
Węgiel bunkrowy	B
Włosie	A
Wióry mosiężne	A
Wiklina i obręcze eksport.	A
Wino	A
Wódka	A
Worki próżne	A
Wosk	A
Wyroby gumowe	A
Wyroby kamionkowe	A
Wyroby mosiężne	A
Wyroby ceramiczne	A
Wyroby ze szkła	A
Wyroby koszykarskie	A
Wyroby z drzewa	A
Wyroby z miedzi	A
Wyroby skórzane	A
Wyroby żelazne i stal. (fabrykaty)	A
Wytłoki	B
Zboże	B
Ziarno kakaowe	A
Ziarno słonecznikowe	A
Ziemie lecznicze	A
Ziemniaki	B
Zioła lecznicze	A
Ziarno dyni	A
Ząb koński	B
Złom żelazny	D
Żelatyna	A
Żeliwo (surówka)	B
Żelazo	C
Żużle Thomasa	B
Żywica	A

„ALLDAG" LTD.
Universal Warehouses
Modern Cranes — Own rail side-tracks.
Sheds and open storage grounds.
DANZIG
Kaiserhafen — Troyl, tel. 270 51

D. OPŁATY ZA HOLOWANIE.

Taryfa opłat za holowanie została ustalona wspólnie przez firmy maklerskie zrzeszone w Polskim Związku Maklerów Okrętowych i przez przedsiębiorstwo trudniące się holowaniem statków morskich w Gdyni — Wydział Holowniczo - Ratowniczy „Żeglugi Polskiej" S. A. w Gdyni.

Taryfa obowiązuje od dnia 29. I. 1934 r.

Według ustalonej taryfy, opłaty za holowanie statków pobiera się od pojemności statku wyrażonej w BRT i w zależności od wielkości statku ustalono następujące stawki:

Przy pojemności statku w BRT	Za pracę i holownik zł
do 500	30
od 501—1 000	40
„ 1 001—1 500	60
„ 1 501—2 000	70
„ 2 001—2 500	90
„ 2 501—3 000	110
„ 3 001—3 500	130
„ 3 501—4 000	150
„ 4 001—5 000	180
ponad 5 000	200

Praca w niedziele i dni świąteczne plus 50%.

Podczas lodów dolicza się plus 50%.

Podczas lodów dużych dolicza się plus 100%.

Uwaga 1. Czas trwania lodów i lodów dużych określa certyfikat Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Uwaga 2. Za 1 godzinę pracy holownika do innych celów niż holowanie statków, opłata wynosi 60 zł za każdą rozpoczętą godzinę.

E. OPŁATY ZA CUMOWANIE.

Na podstawie porozumienia między Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych oraz Związkiem Przedsiębiorstw Cumowniczych w Gdyni, obowiązuje następująca taryfa cumownicza, począwszy od 1. IX. 1937 r. W przeciwieństwie do dotychczasowej, nowa taryfa nie zawiera dodatkowych opłat za pracę nocną, lecz tylko za niedziele i święta oraz za okres lodowy; w związku z tym, stawki uległy zmianie.

Taryfa cumownicza ważna od dnia 1 września 1937 r.

Pojemność statku NRT	Przycumowanie	Odcumowanie
	złotych	
do 300	10	10
od 301— 600	15	10
„ 601—1 000	20	15
„ 1 001—1 500	25	20
„ 1 501—2 001	30	20
„ 2 001—2 500	40	30
„ 2 501—3 000	50	30
„ 3 001 wzwyż	60	30

W niedziele i święta oraz w okresie lodowym dodatek 50%.

TARYFA SZTAUERSKA
(CURRENT RATE)
DLA PORTU GDYNIA

Ważna od 1. VII. 1934 r. — Wszystko za 1 tonę = 1 000 kg

	załadunek: zł	wyładunek: zł
Drobnica zwykła	2.15	2,00
Drobnica przestrzenna, trująca, brudna	3,25	2,90
Celuloza w prasowanych belach	2.30	2,00
Bawełna w prasowanych belach	2,25	2,25
Quebracho Extrakt w belach	2,20	2,20
Cynk w płytach	2,10	1.80

Ładunki całookrętowe:

	załadunek: zł	wyładunek: zł
Trymowanie węgla — statki samotrymujące się	0,45	
statki łatwotrymujące się	0,55	
statki ciężkotrymujące się	0,70	
za każdy międzypokład dodatku 0,10 zł z tym, że podwyższona stawka płatna jest za całą ładownię z międzypokładami		
Koks jak węgiel i 50% dodatku.		
Złom żelazny		2,50
Surowe żelazo	2,10	1,80
Rury do 8 cali	1,80	
Rury od 8—12 cali	2,20	
Rury ponad 12 cali według indywidualnej umowy.		
Blachy, drut, żelazo fasonowe we wszelkich postaciach	2,00	
Szyny kolejowe:		
a) przy statkach kategorii A: luki długości nie mniej niż 10 m, bez międzypokładów i podpórek (sztuc) o płaskim dnie luki	1,80	
b) przy statkach kategorii B: luki krótsze niż 10 m, wzgl. jeden lub dwa międzypokłady, wzgl. luki o niedogodnym do ładowania dnie	2,00	
c) przy statkach kategorii C: jeden lub więcej międzypokładów oraz podpórki	2,30	
Cement w beczkach i workach*)	1,45	1,45
Żużle Thomasa w workach*)	1,50	1,40
Fosfaty, amoniak i saletra w workach*)	1,50	1,40
Związki azotowe w workach*)	1,50	1,40
Ruda, fosforyty i piryty drobnoziarniste wincą luzem	1,45[2])	1,45[2])
gruboziarniste wincą luzem	1,55[2])	1,55[2])
drobnoziarniste dźwigiem luzem	1,75[2])	1,75[2])
gruboziarniste dźwigiem luzem	1,85[2])	1,85[2])
Cukier w workach*)	1,45	1,45
Strączkowe w workach*)	1,60	1,70
Strączkowe workami lub taczkami	—	1,60
Nasiona oleiste w workach*)	2,00	2,00
Nasiona oleiste workami lub taczkami	—	1,85
Śrut i mąka z soi	—	1,60[3])
Ziemniaki w workach*)	2,20	2,10
Ziemniaki luzem	2,20	1,80
Cebula w workach*)	2,50	—

*) O ile w workach w partiach powyżej 1 000 ton 10 proc. zniżki. — To samo dotyczy wszystkich innych towarów workowanych, z wyjątkiem ryżu.

[2]) Ważne od 1. VIII. 1934 r.

[3]) Ważne od 23. V. 1938 r.

Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia w Warszawie

Broń. Amunicja. Rewolwery i pistolety automatyczne własnej konstrukcji. Karabinki sportowe kal. 22. Maszyny do pisania »F.K.«. Rowery »Łucznik-Extra«. Narzędzia tnące. Uchwyty. Sprawdziany. Mikromierze i suwmiarki. Płytki wymiarowe. Minimetry. Czujniki zegarowe i in. precyzyjne przyrządy pomiarowe.

Arms. Munition. Revolvers and automatic pistols of original models. Sports 22 rifles. Typewriters »F.K.« model. Bicycles »Łucznik-Extra«. Cutting tools. Gauges. Micrometers and Vernier. Calipers. Gaugellocks. Dial test indicators and other precision mesuring tools.

Przedstawiciel Generalny na eksport:
EKSPORT WYTWORÓW POLSKIEGO PRZEMYSŁU **»SEPEWE«**
Spółka Akcyjna
Warszawa, ul. Mazowiecka 9

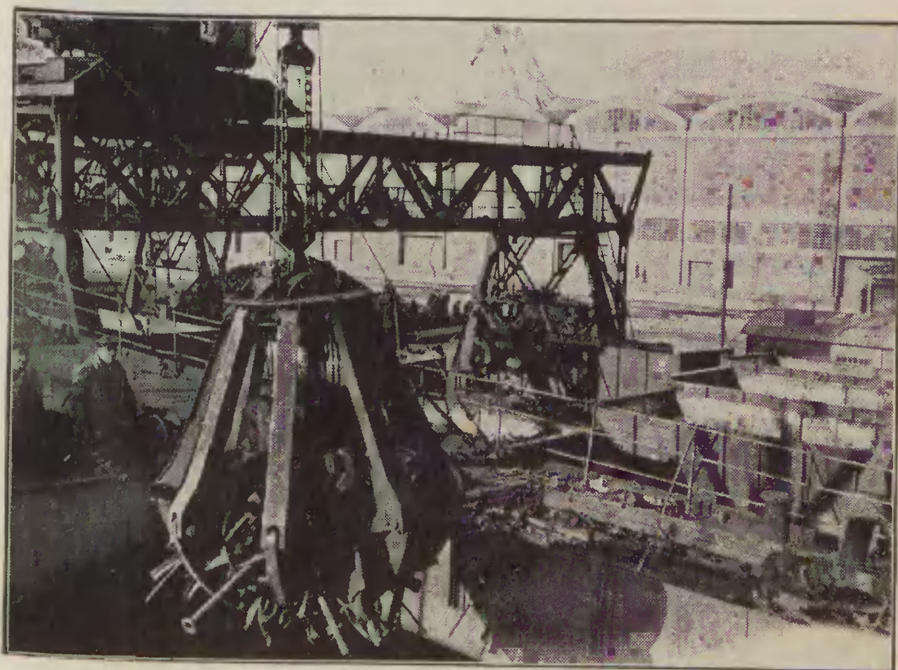
General Export Representative:
POLISH INDUSTRIE PRODUCTS EXPORTING **»SEPEWE«**
Company Limited
Warszawa, 9, Mazowiecka

	Wszystko za 1 tonę = 1 000 kg załadunek:	wyładunek:
Wytłoki buraczane w workach	2,90	2,90
Śledzie całe beczki	0,30	0,16
Śledzie półbeczki	0,23	0,14
Ryż . . . . ,	1,80	1,80
Kamienie brukowe		1,45
Sól luzem	0,55	
Sól w workach*)	1,45	
Sól w beczkach	1,85	
Sole potasowe luzem sypkie		1,70[4])
Sole potasowe luzem zupełnie skamieniałe . . .		3,25[5])
Apatyty kranami za pomocą chwytaczy		1,75
Apatyty tobami		1,90[5])
Pak smołowy — statki samotrymujące się . . .		0,45 + 50%[6])
— statki łatwotrymujące się . . .		0,55 + 50%
— statki ciężkotrymujące się . . . z tym, że podwyższana stawka jest płatna za całą ładownię z międzypokładami.		0,70 + 50%
Siarka luzem		2,00[7])

W wypadku używania dźwigów lądowych statek ponosi połowę kranowego. Przepis ten nie dotyczy węgla.

---

[4]) Ważne od 1. VI. 1935 r.
[5]) Ważne od 10. II. 1936 r.
[6]) Ważne od 16. IV. 1936 r.
[7]) Ważne od 1. VIII. 1936 r.



Przeładunek złomu. — Loading scrap iron.

STAWKI POLSK. ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH

Stawki maklerskie, które zostały w dniu 1. X. 1931 roku z waluty angielskiej przewaloryzowane na walutę polską, pozostały nadal w tej samej wysokości. Warunki taryfy jednak nieco zmieniono (zresztą zupełnie nieznacznie), mianowicie sprecyzowano ściślej warunki klarowania lichtug. Nieznaczna też zmiana, odnosząca się do klarowania statków ponad 5 000 cbm netto, zaszła w roku 1934.

Taryfa maklerska, obowiązująca od dnia 1. IV. 1934 r. przedstawia się następująco:

TARYFA ZA CZYNNOŚCI MAKLERSKIE OBOWIĄZUJĄCA OD 1. IV. 1934 R.

Niżej podane stawki zaliczają maklerzy okrętowi w Gdyni za czynności maklerskie statkom parowym, motorowym, żaglowym i lichtugom morskim.

Stawki klarowania za wejście i wyjście dla statków przychodzących i wychodzących z Gdyni:

do 1 500 cbm nett	20 gr za cbm
dla statków o poj. ponad pierwszych 1 500 cbm—3 000 cbm nett	15 gr za cbm
ponad 3 000 cbm—5 000 cbm nett	10 gr za cbm
ponad 5 000 cbm nett	5 gr za cbm

Opłaty oblicza się każdorazowo za wejście i wyjście osobno.

Statki z mieszanym ładunkiem płacą dodatkowo 25%.

Statki przychodzące w balaście lub próżne płacą połowę stawek za wejście lub wyjście.

Statki z częściowym ładunkiem nie ponad połowę ładowności płacą połowę stawek.

Statki wchodzące w celach bunkrowych płacą 1/5 stawek.

Statki przychodzące z ładunkiem rudy lub wychodzące z ładunkiem węgla lub koksu płacą 2/3 całkowitej stawki za wejście i wyjście.

Zniżka ta dotyczy tak samo statków, które przychodzą próżne i wychodzą z węglem lub przychodzą z rudą i wychodzą próżne.

Lichtugi, żaglowce z pomocniczym motorem otrzymują zniżkę 20%.

Holowniki, ciągnące lichtery, płacą najmniej zł 50,— za wejście i wyjście osobno.

Minimalna stawka za klarowanie statku z ładunkiem wynosi 50,— zł za klarowanie statku próżnego 25.— zł.

Prowizja za inkaso frachtu wynosi 1/4% przy ładunkach masowych, 1/2% przy ładunkach mieszanych.

Prowizja za wykłady wynosi 2% za każdy rozpoczęty miesiąc począwszy od daty rachunku, lecz tylko w wypadku, gdy wykłady nie zostały zwrócone w ciągu jednego miesiąca od daty wystawienia rachunku.

Powyższe stawki nie dotyczą linij regularnych.

Specjalne opłaty za załatwienie formalności celnych nie istnieją.

Gdynia, dnia 1 kwietnia 1934 r.

Polski Związek Maklerów Okrętowych.

——o——

OPŁATY ZA WODĘ

Opłaty za pobraną wodę do picia i kotłów:,

Za ilości do 300 t. z hydr. za tonę	zł 1.10
Za ilości ponad 300 t. z hydr. za tonę	zł 1.00

OPŁATY NA DOM MARYNARZA

dla statków do 1.000 BRT.	zł 5.—
od 1.000 do 2.500 BRT.	zł 10.—
od 2.500 do 5.000 BRT.	zł 20.—
od 5.000 do 8.000 BRT.	zł 30.—
ponad 8.000 BRT.	zł 50.—

CZAS PRACY W PORCIE

trwa przez całą dobę na trzy zmiany: od godz. 7—15, od 15—23, od 23—7-ej.

Przerwa świąteczna w porcie gdyńskim oblicza się od godz. 23-ej dnia poprzedzającego niedzielę względnie święto do godz. 23-ej dnia następnego.

OPŁATY DLA STATKÓW PRZYCHODZĄCYCH DO GDYNI JEDYNIE W CELU BUNKROWANIA.

1. Pilotaż

wejście i wyjście (50% zwyklej opłaty).
do 2000 cbm netto — zł 30.—
do 2500 cbm netto — zł 37.50
za każde następne 500 cbm zł 7.50

2. Holowniki

wejście i wyjście (nie obowiązuje dla statków mniejszych niż 2200 wzgl. 2000 B. R. T.)

do 500 B. R. T.	zł 60.—*)	
do 1000 „	„ 80.—	
do 1500 „	„ 120.—	
do 2000 „	„ 140.—	
do 2500 „	„ 180.—	zniżka 35% dla statków jedynie po bunkier.
do 3000 „	„ 220.—	
do 3500 „	„ 260.—	
do 4000 „	„ 300.—	
do 5000 „	„ 360.—	
powyżej 5000 „	„ 400.—	

*) Te opłaty holownika w niedziele i święta podwyższa się o 50% o ile holownik używa się tylko w jedną stronę 50 % zniżki.

3. Cumowanie na wejściu i na wyjściu

do 300 B. R. T.	zł 20.—**)	
do 600 „	„ 25.—	
do 1000 „	„ 35.—	
do 1500 „	„ 45.—	zniżka 10% o ile jedynie po bunkier.
do 2000 „	„ 50.—	
do 2500 „	„ 70.—	
do 3000 „	„ 80.—	
powyżej 3000 „	„ 90.—	

**) W niedziele i święta 50% drożej.

4. Opłaty brzegowe
za dzień i bieżącą długość statku zł 0,08

5. Dozór celny
Urzędnik celny godzina — zł 2.—

6. Klarowanie (1/5 opłaty taryfowej)
do 1500 cbm net. zł 0,08 p. cbm
każdy dalszy cbm. od 1500 — 3000 zł 0,06 p. cbm.
każdy dalszy cbm od 3000 — 5000 zł 0.04 p. cbm.
każdy cbm. przewyższający 5000 zł 0.02 p. cbm.

Zestawione przez BERGTRANS Tow. żeglugowe.

Zestawienie urządzeń przeładunkowych

L. p.	Rodzaj urządzenia	Nośność w tonach	Nabrz. Śląskie	Szwedzkie	Duńskie	Holenderskie	Francuskie	Pilotowe	Polskie	Rotterdamskie	St. Zjednoczon.	Czechosłowack.	Rumuńskie
1	Dźwig wypadowy, portalowy z wózkiem . . .	7½ 7	2 3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Most przeładunkowy .	7½	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Jak poz. 2	6	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Zasobnik wagowy do rudy poj. 200 ton . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Wywrotnica wagonowa wydajności 400 t/g . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Urządzenie przeładunkowe taśmowe wydajności 600 t/g	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Jak poz. 1	7	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
8	Jak poz. 1 lecz z przekładnią	3½	—	—	—	8	—	—	—	—	—	3	—
9	Dźwig drobnicowy portalowy z wysięgnicą stałą z przekładnią . . .	3½	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—
10	Dźwig drobnicowy wypadowy, portalowy . .	1½	—	—	—	—	—	2	12	4	—	—	—
11	Jak poz. 10	2½	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
12	Jak poz. 10	3	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
13	Jak poz. 10 lecz z przekładnią	2-3	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
14	Dźwig drobnicowy półportalowy z przekładnią	2-3	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
15	Dźwig drobnicowy półportalowy	3	—	—	—	—	8	—	—	—	12	—	3
16	Dźwig suwnicowy (przy Chłodni)	1½	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
	Razem . .		5	9	2	10	8	4	22	5	16	4	3

PORT GDYNIA

Port Gdynia, jako własność Państwa jest administrowany przez Urząd Morski, podlegający Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Obszar portu zajmuje 1.414 ha w tym na powierzchnię wodną przypada 741 ha, a na lądową — 673 ha.

Długość nabrzeży eksploatowanych wynosi 12.870 m. głębokości przy nich 6 do 12 m. Nabrzeża te, wyposażone są w nowoczesne urządzenia przeładunkowe w liczbie 88. o ogólnej zdolności 7.800 ton/godz., które rozmieszczone są wg tabeli obok:

Poza tym czynne są trzy statki bunkrowe o ogólnej zdolności przeładunkowej 750 ton/godz.

1) Statek bunkrowy F-my „Polskarob" — „Robur VII" — zdolność przeł. 350 t/g.

2) Statek bunkrowy F-my M. E. W. — „Progress I" — zdolność przeł. 150 t/g.

3) Statek bunkrowy F-my „Skarbopol" — „Skarbofermy" — zdolność przeł. 300 t/g.

Użytkowa powierzchnia magazynów portowych zajmuje obecnie 246.703 m kw., które znajdują się na następujących nabrzeżach:

Nabrzeże	Nazwa	Powierzchnia w m kw.
Pilotowe	Magazyn Urzędu Morskiego Nr 1	3.911
Polskie	" " " " 3	5.664
"	" " " " 5	15.663
"	„Cukroport" Nr 1	4.959
"	" " 2 i 3	13.051
"	„Józef Fetter S. A."	3.930
"	„American Scantic Line" S. A.	2.644
"	„Pantarei" Nr 1	8.794
"	" " 2	4.552
"	„Chłodnia i Składy Port."	17.183
"	„Społem"	1.570
"	„Bananas"	1.870
"	Państwowy Monopol Tytoniowy	5.609
Rotterdamskie	Magazyn Urzędu Morskiego Nr 2	12.951
"	F-my „Export-Import"	483
"	F-my „Emteha"	1.427
Indyjskie	Łuszczarnia Ryżu S. A.	8.400
"	„Union" S. A.	5.685
"	„Elewator Zbożowy" S. A.	9.880
Angielskie	„Hala i Chłodnia Rybna"	2.437
"	Mag. Śledziowe Urzędu Morskiego	3.293
"	F-my „Mewa"	2.413
"	Mag. Śledz. Morskiego Instytutu Ryback.	1.843
"	" Chłodni Śledziowej	3.586
"	" F-my „Bloomfields"	4.070
Francuskie	" Urzędu Morskiego przy Dworcu Morsk	7.890
"	" F-my „Warta" i „Aukcje Owocowe"	7.814
Wilsonowskie	" F-my „Vistula"	303
"	" „Żegluga Polska"	960
"	" „Korab"	2.070
"	" Urzędu Morskiego Nr 6 (Skład B.G.K.)	11.692
Stanów Zjednoczonych (Wolna Strefa)	" " " " 7 " "	8.171
" "	" " " " 9 " "	12.253
" "	" " " " 8	14.646
" "	" „Cukroportu" Nr 5	9.354
" "	" F-my „Balta"	70

Nabrzeże	Nazwa	Powierzchnia w m. kw.
Szwedzkie	Mag. „Polskarob"	218
Kaszubskie	„ „Mopol" Nr 1	520
„	„ „Mopol" Nr 2	1.276
Śląskie	„ „Pantarei"	250
Oksywskie	„ „Paged"	1.232
Rumuńskie	„ Urzędu Morskiego Nr 10	12.008
ul. Rotterdamska	„ „Hartwig"	820
„ „	„ do Bacania Jaj	448
„ Celna	„ F-my Barcikowski	1.960
„ Węglowa	„ „Hartwig"	1.420
„ Św. Piotra	„ „Budzisz"	168
„ „	„ „Kąkol"	297
„ „	„ Przemysłowe Zakłady Rybackie	255
„ „	„ „Syrena"	367
„ „	„ „Temporyb"	110
„ Śledziowa	„ „Nordia-Have"	178
„ „	„ „Anglo-Scott"	275
„ Rybacka	Targi i Wystawy	2.570
„ Jana z Kolna	Ekspedycja Towarowa P.K.P.	1.250

Port posiada rozwiniętą sieć torów kolejowych, których łączna długość użytkowa wynosi 221.5 km.

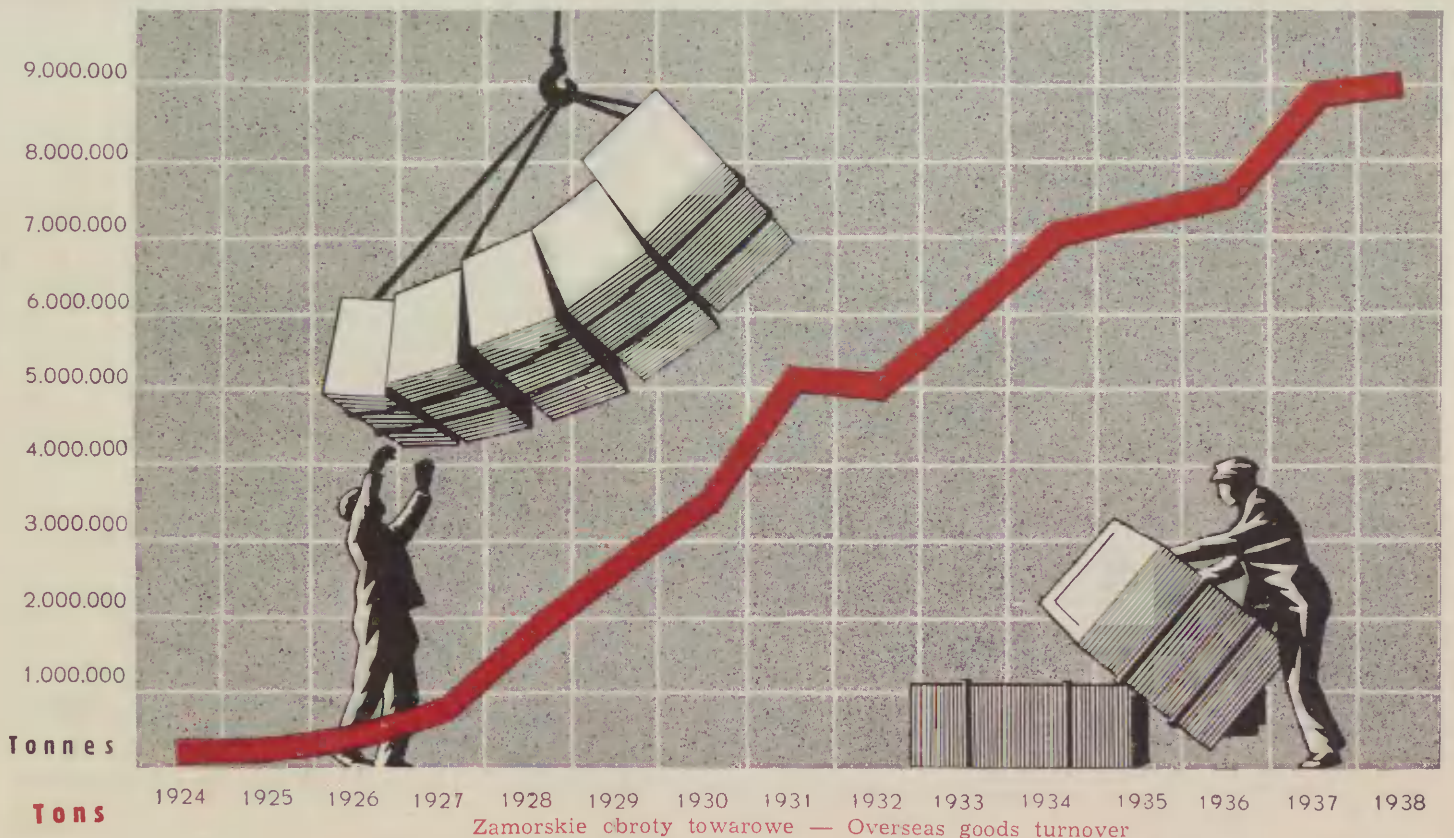
Port gdyński, jako największy port na Bałtyku, — połączony jest z licznymi portami całego świata 49 liniami regularnymi i posiada nie tylko pierwszorzędne znaczenie, jako port przeładunkowy dla polskiego handlu zagranicznego, ale również cieszy się ustaloną opinią portu tranzytowego dla krajów skandynawskich i środkowo-europejskich.

O pracy portu gdyńskiego świadczą najlepiej wykresy ilustrujące obroty towarowe, pasażerskie oraz ruch statków w ubiegłych latach, zamieszczone na następnych stronach.

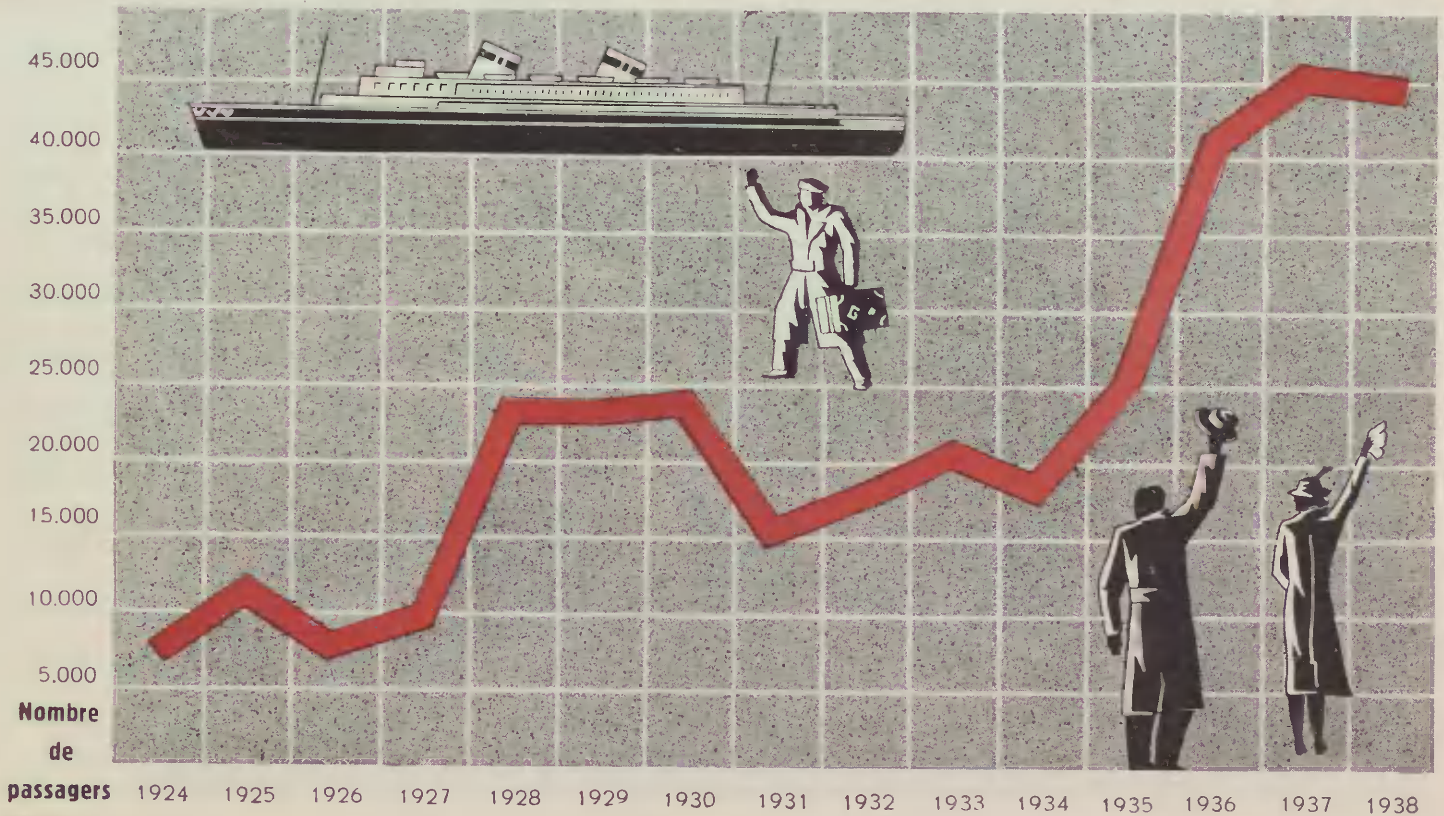
W pierwszej połowie 1939 r. obrót towarowy portu gdyńskiego wyniósł ponad 5 milionów ton, zapowiadając tym samym dalszy jego rozwój.



Magazyny portowe — Interior of warehouse



Zamorskie obroty towarowe — Overseas goods turnover



Ruch pasażerów — Passenger traffic



Ruch statków — Ship traffic

LINIE REGULARNE PORTU W GDYNI*)
REGULAR SHIPPING CONNECTIONS OF THE PORT OF GDYNIA

	Regularna linia okrętowa—Regular lines	Połączenie Sailings co dni every days	Makler Shipbroker	Armator — Owners	Bandera flag
1	Gdynia Gdańsk — Ryga — Kłajpeda . .	14	„Żegluga Polska"	Gust. Olmquist — Malmö K. H. Kepf — Tallinn	szwedzka estońska
2	Gdynia Gdańsk - Ryga - Libawa - Ventspils	14	„Żegluga Polska"	Apvienota Kugniecibas S. A. — Ryga	łotewska
3	Gdynia Gdańsk — Ryga — Brema . . .	7	„Aug. Wolff i Ska"	„Neptun" — Dampfschiffahrtsgesellschaft Brema	niemiecka
4	Gdynia Gdańsk — Tallinn — Helsinki . .	7	„Żegluga Polska"	„Żegluga Polska" S. A. Gdynia	polska
5	Gdynia Gdańsk — Helsinki . . . . . . ,	14	F. G. Reinhold	E. Russ i H. M. Gehrckens — Hamburg	niemiecka
6	Gdynia Gdańsk — Kłajpeda — Kalmar — Stockholm . . . . . . , , , , , ,	10	„Bergtrans" S. A.	A. B. Svenska Amerika Linien—Göteborg	szwedzka
7	Gdynia Gdańsk — Abo — Raumo — Mäntyluoto — Vaasa . . . . , , ,	14	„Żegluga Polska"	„Żegluga Polska" S. A. i D S. A. B. Frithjef Eide — Haugesund	polska norweska
8	Gdynia Gdańsk — Abo—Vaasa—Uleaborg	28	F. G. Reinhold	E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg	niemiecka
9	Gdynia Gdańsk — Göteborg — Helsingborg — Malmö . . . . , , ,	7	Eehnke & Sieg	Egon Rederi A B — Limhamn	szwedzka
10	Gdynia Gdańsk — Göteborg — Malmö .	14	„Bergtrans" S. A.	„Baltic Line", Bolint Bersen & Co, Göteborg	szwedzka
11	Gdynia Gdańsk — Göteborg — Malmö .	14	Polska Ag. Morska	A. B. Carlsson — Göteborg (chart. „Żegluga Polska" S. A. — Gdynia)	szwedzka
12	Gdynia Gdańsk — Norrköping—Stockholm	14	Polska Ag. Morska	„Żegluga Polska" S. A. Gdynia J. G. Olsen i J. Fröyland — Hersund D S. A. B. Frithjof Eide — Haugesund	polska norweska
13	Gdynia Gdańsk — Stavanger — Bergen — Trondheim . . . . , , , , , ,	14	„Bergtrans" S. A.	Det Bergenske D. S. — Bergen i Det Stavangerske D. S. — Stavanger	norweska
14	Gdynia Gdańsk — Oslo — Moss — Kambo — Drammen . . . . , , ,	7	„Bergtrans" S. A.	Fred Olsen & Cie — Oslo	norweska

*) Według danych Urzędu Morskiego.

	Regularna linia okrętowa—Regular lines	Połączenie Sailings co dni every days	Makler Shipbroker	Armator — Owners	Bandera flag
15	Gdynia Gdańsk — Kopenhaga**)	10	F. G. Reinhold	Det Forenede Dampskibselskab — Kopenhaga	duńska
16	Gdynia Gdańsk — Odense — Aarhus . .	14	F. G. Reinhold	Aarhus Shipping Co. — Aarhus	duńska
17	Gdynia Gdańsk — Hamburg — Gandava	14	„Żegluga Polska"	„Żegluga Polska" S. A. Gdynia	polska
18	Gdynia Gdańsk — Hamburg	4	Ferd. Prowe	Mathies Reederei — Hamburg, Sartori i Berger, Joh. Ick, E. Russ	niemiecka
19	Gdynia Gdańsk — Antwerpia	7	„Żegluga Polska"	„Żegluga Polska" S. A. Gdynia	polska
20	Gdynia Gdańsk — Antwerpia	10	„Bergtrans" S. A.	A. M. Möller — Kopenhaga	duńska
21	Gdynia Gdańsk — Antwerpia	10	Ferd. Prowe	Argo Reederei, R. Adler & Co — Brema	niemiecka
22	Gdynia Gdańsk — Rotterdam	7	„Żegluga Polska"	„Żegluga Polska" S. A. Gdynia	polska
23	Gdynia Gdańsk — Rotterdam	14	Ferd. Prowe		niemiecka
24	Gdynia Gdańsk — Rotterdam	20	Polska Ag. Morska	Danziger Seetransport — Gdańsk	niemiecka
25	Gdynia Gdańsk — Rotterdam	14	„Aug. Wolff i Ska"	„Neptun" Dampfschiffahrtsges. — Brema	niemiecka
26	Gdynia Gdańsk — Amsterdam	7	F. G. Reinhold	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij — Amsterdam	holenderska
27	Gdynia Gdańsk — Londyn	14	„Polsko Bryt. Tow. Okrętowe" S. A.	„Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe" S. A. Gdynia	polska
28	Gdynia Gdańsk — Londyn	14	Polska Zjedn. Korp. Bałtycka	The United Baltic Corporation — London	angielska
29	Gdynia Gdańsk — Hull	7	„Polsko Bryt. Tow. Okrętowe" S. A.	„Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe" S. A. Gdynia	polska
30	Gdynia Gdańsk — Leith — Grangemouth	7	F. G. Reinhold	James Currie & Cie — Leith	angielska
31	Gdynia Gdańsk — Manchester — Liverpool (via Kopenhaga)	10	F. G. Reinhold	Det Forenede Dampskibselskab — Kopenhaga	duńska
32	Gdynia Gdańsk — Le Havre	14	„Polsko Bryt. Tow. Okrętowe" S. A.	„Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe" S. A. Gdynia	polska
33	Gdynia Gdańsk — Porty francuskie (Dunkerque, Le Havre, Bordeaux) . . .	14	F. G. Reinhold	Det Forenede Dampskibselskab — Kopenhaga	duńska
34	Gdynia Gdańsk — Hiszpania — Portugalia — Maroko (Casablanca, Tanger, Port Lyautey)	14	„Bergtrans" S. A.	Oldenburg Portugiesische D. R.-Hamburg	niemiecka
35	Gdynia Gdańsk — porty Morza Śródziemnego (porty hiszpańskie, francuskie i włoskie)	15	„Bergtrans" S. A.	Rederi A B Svenska Lloyd — Göteborg	szwedzka
36	Porty Morza Śródziemnego — Gdynia . .	30	„Bergtrans" S. A.	Rederi A B Svenska Lloyd — Göteborg	szwedzka

**) Gdynia Gdańsk — Kopenhaga jest pierwszą trasą podróży na linii Gdynia Gdańsk—Manchester—Liverpool via Kopenhaga (zob. poz. 31).

	Regularna linia okrętowa—Regular lines	Połączenie Sailings co dni — every days	Makler Shipbroker	Armator — Owners	Bandera flag
37	Gdynia — Sycylia (Catania — Syracuse — Messina — Palermo) . . . . . . , ,	28	Polska Ag. Morska	J. Lauritzen — Kopenhaga	duńska
38	Gdynia Gdańsk — Lewant (Aleksandria— Jaffa — Haifa — Pireus — Istanbul)	7	Rothert & Kiłaczycki „Bergtrans" S. A.	„Żegluga Polska" S. A. Gdynia	polska szwedzka
39	Gdynia Gdańsk — Italia	14	Rothert & Kiłaczycki		polska
40	Gdynia—New York (via Kopenhaga i Halifax)	14	„Gdynia-Ameryka Linie Żegl." S. A.	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. Gdynia	polska
41	Gdynia — New York	7	American Scantic Line w Polsce	Moore i M. Cormick	U. S. A.
42	Gdynia — Galveston — Houston — New Orleans — Savannah itd.)	10	„Bergtrans" S. A.	Wilhelm Wilhelmsen—Oslo oraz Svenska Amerika-Mexiko Linien — Göteborg	norweska szwedzka
43	Gdynia Gdańsk — Zatoka Meksykańska (New Orleans — Houston—Galveston)	30	Polska Ag. Morska	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. Lykes Bros. SS. c. — New Orleans	polska U. S. A.
44	Gdynia Gdańsk — Ameryka Południowa (Rio de Janeiro — Santos — Victoria — Montevideo — Buenos Aires) . .	14	„Bergtrans" S. A.	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki	fińska
45	Gdynia — Ameryka Południowa (Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires)	14	Ocean. Agencja Okrętowa	Rederi A B Nordstjernan — Stockholm	szwedzka
46	Gdynia Gdańsk — Ameryka Południowa Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires)	20	Rothert & Kiłaczycki	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. Gdynia	polska
47	Gdynia — Południowa i Zachodnia Afryka (Capetown — Durban — East London — Lourenço Marquez)	30	„Bergtrans" S. A.	Rederi A B Transatlantic — Göteborg	szwedzka
48	Gdynia — Daleki Wschód (Shanghai — Kobe — Yokohama — Dairen) . . .	30	Polska Ag. Morska	Alfred Holt & Co — Liverpool	angielska
49	Gdynia Gdańsk — Bliski Wschód	5	„Bergtrans" S. A.		szwedzka

Porty[1]), z którymi Gdynia posiada regularną komunikację
Ports with which Gdynia maintains regular connections.

	Połączenie co Every days	Czas podróży (dni) Sailings voyage	Armator — Owners
I. Porty Europy: — European ports:			
Anglia — Great Britain			
Grangemouth	7	3	J. Curie & Co Leith
Hull	7	3	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. — Gdynia
Leith	7	4	J. Curie & Co Leith
Liverpool[3])	7	5	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
London	14	3	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. — Gdynia
London	14	3	United Baltic Corporation — Gdynia
Manchester[3])	7	5	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Southampton[5])	14	4	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
Belgia — Belgium			
Anvers	10	4	A. M. Möller — Kopenhaga
Anvers	7	4	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Anvers	20	4	„Belba-Line“, Björnboe — Kristiansunds i R. Nilsen & Nyquist — Oslo
Anvers	10	4	Argo Reederei A. G. — Brema
Gent	14	5	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Bułgaria — Bulgaria			
Burgas	10	27	„Żegluga Polska“ S. A. i Svenska Orient Linien — Göteborg
Varna	10	28	„Żegluga Polska“ S. A. i Svenska Orient Linien — Göteborg
Dania — Denmark			
Aarhus	14	2	Aarhus Shipping Co — Aarhus
Koebenhavn	10	1	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Koebenhavn	10—14	1	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A. — Gdynia
Koebenhavn	7	1	American Scantic Line — New York
Koebenhavn	14	1	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Koebenhavn	14	1	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
Odense	14	2	Aarhus Shipping — Co — Aarhus
Estonia — Estonia			
Tallinn	7	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Tallinn	14	3	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Tallinn[2])	14	3	La Costiera — Genova
Finlandia — Finland			
Abo[2])	14	3	La Costiera — Genova
Abo[4])	14	3	E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg
Abo	14	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Helsinki	14	3	E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg
Helsinki	7	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Helsinki	7	3	La Costiera — Genova
Helsinki	7	3	American Scantic Line — New York

[1]) Nazwy portów podane są w brzmieniu (oryginalnym) kraju, do którego należą.
[2]) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.
[3]) W wypadku otrzymania ładunku ponad 100 ton, statki Det Forenede Dampskib — Kopenhaga zawijają do każdego z portów zachodniej Anglii.
[4]) W wypadku otrzymania ładunku ponad 50 ton, statki E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg, zawijają do każdego z fińskich portów.
[5]) Linia sezonowa.

	Połączenie co Every days	Czas podróży (dni) Sailings voyage	Armator — Owners
Kotka	7	3	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Kotka	7	3	E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg
Kotka*)	14	3	La Costiera — Genova
Kotka	7	3	American Scantic Line — New York
Oulu (Uleaborg) . . .	14	6	E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg
Mäntyluoto	14	5	E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg
Raumo	14	6	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Raumo*)	14	6	E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg
Raumo*)	14	4	La Costiera — Genova
Vasa	14	5	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Viipuri*)	14	4	La Costiera — Genova
Viipuri	14	4	E. Russ i H. M. Gehrkens — Hamburg
Viipuri	7	4	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Viipuri	7	4	American Scantic Line — New York
Yxpila*)	14	5	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Francja — France			
Boulogne sur Mer . . .	20	3	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe“ S. A.
Bordeaux	14	7	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Dunqerque	14	4	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Le Havre**)	14	4	Cie Générale Transatlantique — Le Havre
Le Havre	14	4	Polsko-Bryt. Tow. Okr.-Gdynia i G. A. L.
Le Havre	14	4	R. M. Sloman Jr. — Hamburg
La Pallice	14	6	Rederieaktiebolaget „Svenska Lloyd“ — Göteborg
La Rochelle	14	6	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Marseille	14	10	R. M. Sloman Jr. — Hamburg
Marseille	20	10	Rederieaktiebolaget „Svenska Lloyd“ — Göteborg
Grecja — Grecce			
Dedeagach*) . . . . (Alexandroupolis)	10	17	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Patras*)	10	13	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Piraeus	10	15	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Thessaloniki	10	15	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Hiszpania — Spain			
Algeciras	15	14	Oldenburg Portugiesische D. R. - Hamburg
Alicante	14	12	R. H. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Barcelona	14	17	R. H. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Bilbao	15	11	Oldenburg Portugiesische D. R. - Hamburg R. H. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Bilbao	14	11	Oldenburg Portugiesische D. R. - Hamburg R. H. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Cadiz	14	14	Oldenburg Portugiesische D. R. - Hamburg
Huelva	15	14	Oldenburg Portugiesische D. R. - Hamburg
La Coruna	14	12	Oldenburg Portugiesische D. R. - Hamburg
Malaga	14	14	Oldenburg Portugiesische D. R. - Hamburg J. Lauritzen — Kopenhaga
Pasajes	15	10	Oldenburg Portugiesische D. R. - Hamburg
San Sebastian	14	10	„ „ „

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.
**) Linia sezonowa.

	Połączenie co / Every days	Czas podróży (dni) / Sailings voyage	Armator — Owners
Sevilla	14	14	Oldenburg Portugiesische R. R. - Hamburg
Tarragona	14	13	R. M. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Valencia	14	16	R. M. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Vigo	14	13	Oldenburg Portugiesische R. R. - Hamburg
Ferrol*)	14	12	Oldenburg Portugiesische R. R. - Hamburg
Villa Garcia*)	14	12	Oldenburg Portugiesische R. R. - Hamburg
Holandia — Holland			
Amsterdam	7	5	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij — Amsterdam
Rotterdam	14	4	„Neptun" — Dampschiff. Ges. — Brema
Rotterdam	7	4	„Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Rotterdam	20	4	Danziger Seetransport — Gdańsk
Rotterdam*)	14	4	La Costiera — Genova
Rotterdam	14	4	„Argo" Reederei A. G. — Brema i „Neptun" Reederei A. G. — Brema
Litwa — Lithuania			
Kłajpeda	10	1	Svenska Amerika Linien — Göteborg
Kłajpeda	14	1	„Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Kłajpeda*)	14	1	La Costiera — Genova
Kłajpeda	14	1	Det Forenede Dampskib. — Kopenhaga
Łotwa — Latvia			
Liepaja	14	3	„Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Liepaja	14	3	La Costiera — Genova
Riga	7	3	„Neptun" — Dampschiff. Ges. — Brema
Riga	14	3	„Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Riga*)	14	3	La Costiera — Genova
Riga	14	3	Apoienota Kugniecibas A. S. — Ryga
Niemcy — Germany			
Bremen	7	2	„Neptun" — Dampschiff. Ges. — Brema
Hamburg	4	2	Mathies Reederei Sartori & Berger Jahannes Ick, E. Russ — Hamburg
Hamburg	14	2	„Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Norwegia — Norway			
Aalesund	14	5	Det Bergenske — Bergen; Det Stavangerske — Stavanger
Bergen	14	4	Det Bergenske — Bergen; Det Stavangerske — Stavanger
Bodo*)	14	5	Det Bergenske-Bergen; Det Stavangerske
Christiansund*) . . .	14	4	Det Bergenske-Bergen; Det Stavangerske
Drammen	7	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Ekersund*)	14	4	Det Bergenske-Bergen; Det Stavangerske
Haugesund*)	14	4	Det Bergenske-Bergen; Det Stavangerske
Kambo	7	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Molde*)	14	5	Det Bergenske-Bergen; Det Stavangerske

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.
**) Linia sezonowa.

	Połączenie co Every days	Czas podróży (dni) Sailings voyage	Armator — Owners
Oslo	7	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Sarpsborg*)	7	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Skien*)	7	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Stavanger	14	4	Det Bergenske-Bergen; Det Stavangerske
Tousberg*)	14	4	Det Bergenske-Bergen; Det Stavangerske
Trondheim	7	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Porsgrund*)	7	3	Fred Olsen & Co — Oslo
Portugalia — Portugal			
Lisboa	15	13	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Oporto	15	12	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Rosja Sowiecka — URSS			
Leningrad**)	14	4	Cie Générale Transatlantique - Le Havre
Leningrad*)	7	4	American Scantic Line — New York
Szwecja — Sweden			
Stockholm	7	2	American Scantic Line — New York
Stockholm	14	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Gävle*)	10	2	Svenska — America Linien — Göteborg
Göteborg	7	2	Rederi A/B Egon Line — Limhamn
Göteborg	14	2	„Baltic Line“ — Bolint Bersen & Co — Göteborg
Göteborg	14	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Stockholm	10	2	Svenska — America Linien — Göteborg
Hälsinborg*)	14	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Hälsinborg	14	3	Rederi A/B Egon Line — Limhamn
Hälsinborg	7	3	„Baltic Line“ — Bolint Bersen & Co — Göteborg
Malmö	14	1	Rederi A/B Egon Line — Limhamn
Malmö	10	1	Svenska — America Linien — Göteborg
Malmö	14	1	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Norrköping*)	10	2	Svenska — America Linien — Göteborg
Norrköping	14	2	„Żegluga Polska“ S. A. — Gdynia
Oskarshamn*)	10	2	Svenska — America Linien — Göteborg
Kalmar	10	1	Svenska — America Linien — Göteborg
Västerwick*)	10	2	Svenska — America Linien — Göteborg
Uppsala*)	10	2	Svenska — America Linien — Göteborg
Włochy — Italy			
Bari	14	18	La Costiera S. A. — Genova
Napoli	14	15	La Costiera S. A. — Genova
Catania	14	15	La Costiera S. A. — Genova
Catania	20	15	J. Lauritzen — Kopenhaga
Genova	20	15	„Svenska Lloyd“ — Göteborg
Genova	20	15	J. Lauritzen — Kopenhaga
Genova	14	15	La Costiera S. A. — Genova
Genova	14	22	R. M. Sloman Jr. — Hamburg i Svenska Lloyd — Göteborg
Livorno	20	15	„Svenska Lloyd“ — Göteborg
Livorno	20	15	J. Lauritzen — Kopenhaga

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.
**) Linia sezonowa.

	Połączenie co Every days	Czas podróży (dni) Sailings voyage	Armator — Owners
Messina	14	16	La Costiera S. A. — Genova
Palermo	14	18	La Costiera S. A. — Genova
Palermo	20	17	J. Lauritzen — Kopenhaga
Palermo	20	17	„Svenska Lloyd" — Göteborg
Napoli	20	15	J. Lauritzen — Kopenhaga
Siracusa	14	17	La Costiera S. A. — Genova
Messina	20	16	J. Lauritzen — Kopenhaga
Siracusa	20	17	J. Lauritzen — Kopenhaga
Fiume	14	21	La Costiera S. A. — Genova
Posiadłości Brytyjskie na m. Śródz. Mediterranean British possessions			
Gibraltar	15	14	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Malta	10	13	„Żegl. Polska" S. A. i Svenska Orient Linien
Turcja — Turkey (europ).			
Istanbul	10	26	„Żegl. Polska" S. A. i Svenska Orient Linien

II. Porty Afryki: — Africa:

Agadir	15	13	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Beira	30	42	Rederieaktiebolaget „Transatlantic" — Göteborg
Alexandria	10	25	„Żegl. Polska" S. A. i Svenska Orient Linien
Capetown	30	35	Rederieaktiebolaget „Transatlantic" — Göteborg
Casablanca	15	18	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Ceuta - Tetuan*) . . .	15	15	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Dakar	30	10	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A.
Durban	30	38	Rederieaktiebolaget „Transatlantic" — Göteborg
Fedhala	15	28	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Laurenço Marquez . .	30	40	Rederieaktiebolaget „Transatlantic" — Göteborg
Las Palmas	15	20	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Larache	15	17	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Melilla	15	16	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Mazagan	15	18	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Mogador*)	15	19	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Port Lyautey	15	18	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Port Said	30	18	Far East Line — Londyn
Port Sudan	30	19	Far East Line — Londyn
Rabat	15	18	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Saffi	15	19	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Santa Cruz de Tenerife	15	21	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Santa Cruz de Las Palmas	15	21	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
Tanger	15	15	Oldenburg Portugiesische D.R. - Hamburg
East London	30	36	Rederieaktiebolaget „Transatlantic" — Göteborg

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.

	Połączenie co Every days	Czas podróży (dni) Sailings voyage	Armator — Owners
Port Elisabeth	30	36	Rederieaktiebolaget „Transatlantic" —
Mossel Bay	30	35	Rederieaktiebolaget „Transatlantic" — Göteborg
III. Porty Ameryki Północnej: — North America			
Albany*)	7	13	American Scantic Line — New York
Baltimore	7	13	American Scantic Line — New York
Boston	7	13	American Scantic Line — New York
Galveston	10	23	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Galveston	30	23	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A.
Halifax	10—14	8	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A.
Havana	10	14	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Houston	10	14	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Houston	30	14	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A.
New York	7	12	American Scantic Line — New York
New York	10-14	8	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A. — Gdynia
New Orleans	10	19	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
New Orleans	30	19	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A. — Gdynia
Philadelphia*)	7	13	American Scantic Line — New York
Savannah	10	19	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Tampico	10	23	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Vera Cruz	10	25	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Portland	7	13	American Scantic Line — New York
Tampa	10	19	Wilhelm Wilhelmsen — Oslo
Wilmington	7	13	American Scantic Line — New York
IV. Porty Ameryki Południowej: — South America			
Bahia	20	25	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A.
Buenos Aires	14	35	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
Buenos Aires	14	35	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Buenos Aires	20	28	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A. i „Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Montevideo	14	35	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Montevideo	20	24	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A. i „Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Rio de Janeiro . . .	20	20	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A. i „Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Rio de Janeiro . . .	15	28	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
Rio de Janeiro . . .	15	28	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Santos	14	30	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Santos	14	30	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
Santos	20	21	„Żegluga Polska" S. A.—Gdynia i G.A.L.
Victoria	14	33	Rederieaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line) — Stockholm
Victoria	14	33	Finland Syd Amerika Linien — Helsinki
Victoria	30	20	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A.
Pernambuco	30	16	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A.
Rio Grande do Sul . .	20	23	„Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" S.A.

*) Porty, do których statki zawijają w razie dostatecznej ilości ładunku.

	Połączenie co / Every days	Czas podróży (dni) / Sailings voyage	Armator — Owners
V. Porty Azji: — Asia:			
Bliski Wschód / Near East			
Alexandrette	10	22	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Haifa	10	20	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Jaffa	10	20	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Izmir	10	24	Svenska Orient Linien — Göteborg i „Żegluga Polska" S. A. — Gdynia
Indie i Daleki Wschód / India & Far Orient			
Adeu	20	22	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Dairen	20	55	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Hongkong	20	45	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Kobe	20	50	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Moji	30	49	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Osaka	20	65	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Penang	20	63	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Port Swettenham	20	56	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Rangoon	20—40	45	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Shanghai	20	59	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Singapore	20	45	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London
Yokohama	20	57	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co., Ltd. — London
Taku Bar (Tientsin)	20	55	A. Holt & Co — Liverpool i Ellermann & Bucknall St. Co. Ltd. — London

Bank Cukrownictwa S. A. w Poznaniu

ODDZIAŁ W GDYNI

Bank Dewizowy

Gdynia, ul. Mściwoja 9. Telefon Nr 2818, 2822.

All kinds of international banking business transacted.

Załatwia wszelkie czynności bankówe.

TARYFY

OPŁATY ZA ROZMOWY ZE STATKAMI NA MORZU.

Za rozmowy radiotelefoniczne.

Rozmowy radiotelefoniczne można przeprowadzać ze statkami Batory, Cieszyn i Piłsudski.

Opłata za rozmowę radiotelefoniczną z lądu na statek lub odwrotnie składa się z opłaty za przebieg na drodze radiotelefonicznej i telefonicznej.

Dopuszczone są rozmowy zwykłe i pilne oraz rozmowy z określoną osobą (z uprzedzeniem).

Rozmowy mogą być traktowane jako pilne tylko na przebiegu lądowym z Gdynią.

	gr
(1) **Na przebiegu radiotelefonicznym:**	
1) Za pierwsze 3 minuty rozmowy lub ich część bez względu na godziny ruchu i rodzaj rozmowy . .	540
2) Za każdą następną minutę lub jej część ponad 3 min.	180
3) Za niedojście do skutku rozmowy z winy zamawiającego lub wzywanego, za udzielenie informacji przez stację radiotelefoniczną statku lub stację nadbrzeżną Gdynia-Radio	180
(2) **Na przebiegu lądowych linij telefonicznych:**	
1) Rozmowy z Gdynią:	
a) za pierwsze 3 minuty rozmowy lub ich część bez względu na godziny ruchu:	
zwykłe	50
pilne	100
b) za każdą następną minutę lub jej część ponad 3 minuty:	
zwykłe	17
pilne	34

Taryfa telegraficzna.

1) **Za przebieg lądowy** — jak za telegramy zwykłe — zamiejscowe	
2) **Opłata nadbrzeżna** radiostacji Gdynia-Radio przy wymianie telegramów:	
a) ze statkami żegl. przybrzeżn. za każdy wyraz taryfowy	9
b) ze statkami znajdującymi się na Bałtyku, za każdy wyraz taryfowy	36
c) ze statkami znajdującymi się poza Bałtykiem za każdy wyraz taryfowy	54
3) **Opłata pokładowa** statków:	
a) Gdańsk, Gdynia (statki żeglugi przybrzeżnej), za każdy wyraz taryfowy	9
b) Cieszyn, Hel, Lech — SPBU, Lida, Lublin Lwów, Puck, Robur III, IV, V, VI i VIII, Śląsk, Warszawa, za każdy wyraz taryfowy	18
c) Katowice, Kraków, Poznań, Toruń, Wilno, za każdy wyraz taryfowy	27
d) Batory, Kościuszko, Lechistan, Levant, Piłsudski, Chrobry, Sobieski, Pułaski, Wisła, za każdy wyraz taryfowy	36

Telegramy morskie listowe.

1) **Za przebieg lądowy** — jak za telegram — ELT — listowy zwykły.

„Przewóz" Biuro Spedycyjne Sp. z o. o.
Gdynia, ul. Starowiejska 11 — Telef.: 13-87, 23-88 i 38-70

2) **Opłata nadbrzeżna** radiostacji Gdynia-Radio:

a) za telegramy ze statków znajdujących się na Bałtyku,

najmniej za 20 wyrazów taryfowych	300
za każdy dalszy wyraz taryfowy	12

b) za telegramy ze statków znajdujących się poza Bałtykiem

najmniej za 20 wyrazów taryfowych	450
za każdy dalszy wyraz taryfowy	18

3) **Opłata pokładowa:**

a) statków znajdujących się na Bałtyku najmniej za 20 wyrazów taryfowych	200
za każdy dalszy wyraz taryfowy	8
b) statków znajdujących się poza Bałtykiem najmniej za 20 wyrazów taryfowych	300
za każdy dalszy wyraz taryfowy	12

ROZKŁAD LOTÓW — TIME-TABLE HORAIRE.

Polskie Linie Lotnicze „LOT". 15. V. — 7. X. 1939.

Zmiany. Rozkłady i taryfy niżej podane mogą ulec zmianom bez uprzedniego zawiadomienia. Za ścisłość danych ani za ewentualne opóźnienie „LOT" nie bierze odpowiedzialności.

Uwaga: Wszystkie linie lotnicze, prowadzące przez Pragę są nieczynne do odwołania.

LINIE BEZPOŚREDNIE Z GDYNI:

	odlot — przylot	ceny biletu
Gdynia — Beograd	—	225.—
Gdynia — Danzig	— 17,10 — 17,30	6.—
Danzig — Gdynia	— 7,30 — 7,50	6.—
Gdynia — Göteborg	—	215.—
Gdynia — Kobenhavn	— 10,05 — 11,30	150.—
Kobenhavn — Gdynia	— 14,10 — 15,35	150.—
Gdynia — Malmö	— via Kobenhavn	159.—
Gdynia — Oslo	— „ „	273.—
Gdynia — Stockholm	— „ „	256.—
Gdynia — Warszawa	— 15,55 — 17,10	55.—
„ „	— 8,00 — 9,30	55.—
Warszawa — Gdynia	— 8,30 — 9,45	55.—
„ „	— 15,20 — 16,50	55.—

INFORMACJE — INFORMATION.

BILETY POWROTNE wykupione równocześnie — 20% zniżki.

DZIECI korzystają z taryfy specjalnej.

BAGAŻ. Bilet lotniczy upoważnia do bezpłatnego przewozu 15 kg bagażu. **Na liniach LOT'u** z Europy na Bliski Wschód i z powr. — 20 kg bezpłatnie, następne 20 kg — 50% taryfy, każdy następny kg — wg. pełnej taryfy bagażowej.

Alterations. Time-tables and tariffs are subject to alteration without notice. LOT does not accept any responsibility regarding this information, or for any delay in its services.

Remark: The services on all lines passing through Praga are suspended until a special notice is given.

RETURN TICKETS. A reduction of 20% is granted on the normal price of return ticket.

CHILDREN. Special tariffs are provided for the children.

BAGGAGE. 15 kilos (35 lbs) of baggage will be carried free of charge. From Europe to the Near East and return **on the lines of LOT** — 20 kg free of charge, the next 20 kg — 50% of the tariff. Every kilogramme which then follows — the normal baggage tariff.

SPIS WŁADZ



Urząd Morski — Port Authority

Władze i urzędy w porcie.

Urząd Morski — ul. Chrzanowskiego 10, tel. 37-24, 13-23, 1421.
Kapitanat Portu — Port, Nabrzeże Pilotowe, tel. 10-19.
Centralny Urząd Celny — ul. Rotterdamska 9, tel. 39-11.
Morski Urząd Rybacki, ul. Waszyngtona 11, tel. 14-20.
Państwowy Instytut Meteorologiczny, ul. Waszyngtona 14, tel. 29-64.
Polskie Koleje Państwowe, Stacja Gdynia-Port, tel. 29-06.
Poczta i Telegraf, Dworzec Morski, tel. 27-00.
Państwowy Instytut Eksportowy, delegatura, Port, Wolna Strefa, tel. 15-92.

Inne władze, urzędy i instytucje.

Komisariat Rządu m. Gdyni, ul. Świętojańska 111, tel. centrala 39-73.
Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, ul. 10 Lutego 24, tel. 39-31.
Polski Instytut Rozrachunkowy, delegatura, ul. 10 Lutego 24, tel. 35-65.
Sąd Okręgowy, Plac Konstytucji 5, tel. 10-54.
Izba Morska, Plac Konstytucji 5, tel. 31-31.
Sąd Grodzki, ul. Jana z Kolna, tel. 36-57.
Sąd Pracy, ul. Jana z Kolna, tel. 34-57.
Straż Pożarna — Śródmieście, tel. 20-22.
Portowa Straż Pożarna, tel. 10-12.
Straż Graniczna, ul. Rotterdamska 19, tel. 12-00.
Policja Państwowa, ul. Mościckich 3, tel. 22-50.
Komisariat Portowy Policji Państwowej, ul. Chrzanowskiego, tel. 12-42.
Urzędy Skarbowe, ul. 10 Lutego 24, i ul. Świętojańska 50.
Państwowy Fundusz Pracy, ul. Morska — Grabówek, tel. 49-11.
Pośrednictwo Pracy dla robotników portowych, ul. Morska, tel. 49-11.
Inspektorat Pracy, ul. Świętojańska 56, tel. 16-65.
Instytut Hygieny Morskiej i Tropikalnej, ul. Starowiejska 50, tel. 22-05. (filia Państw. Zakł. Higieny).
Instytut Bałtycki i G. A. M., ul. Świętojańska 23, tel. 18-74.
Misja Dworcowa, ul. Leśna 8, tel. 25-55.

Obóz Emigracyjny, Grabówek, tel. 39-71.

Główny Urząd Pocztowy, ul. 10 Lutego 10, tel. 11-24.

Urząd Miar, ul. Warszawska 60, tel. 36-22.

Państwowa Szkoła Morska, ul. Morska 83, tel. 16-44.

Pogotowie i szpitale.

Pogotowie Ratunkowe Ubezpiecz. Społecznej, ul. Chrzanowskiego 19, tel. 12-40.

Lekarz Portowy, Wolna Strefa, tel. 25-86.

Szpital Miejski dla zakaźnych, Babi Dół, tel. 96-64.

Szpital Morski, Port Wojenny — Oksywie, tel. 29-31.

Szpital im. Stow. Św. Wincentego à Paulo, ul. Mościckich, tel. 39-05.

BIURA ADMINISTRACYJNE PORTOWEJ SŁUŻBY SANITARNEJ.

Biura Portowej Służby Sanitarnej mieszczy się tuż u wejścia do Wolnej Strefy (gmach Urzędu Celnego — basen im. Ministra Kwiatkowskiego).

Znajdują się tu:

1. Gabinet lekarza portowego.
2. Gabinet asystenta lekarza portowego.
3. Gabinet lekarza weterynarii.
4. Biuro ogólne.
5. Biuro wydawania świadectw zdrowia.
6. Dwa gabinety dla badan lekarskich (mężczyzn i kobiet) — poczek.
7. Dwa pokoje przeznaczone dla urzędników służby sanitarnej, odbywających służbę nocną.

W biurze znajdują się dwie wielkie mapy (z drzewa 215×140 cm); 1 mapa świata, na którym uwidacznia się — za pomocą różnobarwnych szpilek (chorągiewek) obecny stan chorób sygnalizowanych przez Konwencję Międzynarodową.

ZAKŁAD KWARANTANNY.

Odpowiednie gmachy dla przeprowadzania kwarantanny znajdują się niespełna 5 km od portu, w miejscowości zwanej Babim Dołem. Chorych można przewozić bądźto motorówką sanitarną, bądź też karetką pogotowia.

Zakład kwarantanny składa się z trzech budynków:

1. Stacji odkażania i dezynfekcji.
2. Szpital chorób zakaźnych.
3. Budynek administracyjny.

ZRZESZENIA GOSPODARCZE INTERESANTÓW PORTU.

Rada Interesantów Portu, ul. Św. Piotra 12, tel. 12-09.

Związek Armatorów Polskich, ul. Waszyngtona 15, tel. 25-98.

Polski Związek Maklerów Okrętowych, ul. Św. Piotra 12, tel. 12-09.

Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni, ul. Św. Piotra 12, tel. 26-32.

Związek Dostawców Węgla Bunkrowego, ul. Św. Piotra 12, tel. 26-32.

Związek Przedsiębiorstw Przemysłu Portowego i Magazynów Portowych w Gdyni, ul. Św. Piotra 12, tel. 12-09.

Zrzeszenie Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni, ul. Św. Piotra, tel. 12-09.

Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną, ul. Derdowskiego 7, tel. 30-16.

Zrzeszenie Przedsiębiorstw Ekspedycyjnych Zach. Ziem Polskich w Poznaniu, Oddział w Gdyni, ul. Abrahama 18, tel. 16-46.

Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych w Gdyni, ul. Portowa 12, tel. 26-32.

Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich, Port Rybacki, tel. 13-83.

Arbitraż Bawełny, ul. Derdowskiego 7, tel. 30-16.

IZBA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA W GDYNI.

Izba Przemysłowo-Handlowa jest organem samorządu gospodarczego na Województwo Pomorskie. Poza zagadnieniami ogólno-pomorskimi, z uwagi na charakter swego środowiska — miasta portowego, Izba Gdyńska z pośród należących do zakresu jej działania spraw przemysłowych i handlowych, otacza specjalną opieką zagadnienia portowo-morskie oraz oddziaływuje na usprawnianie dziedziny handlu i transportu morskiego. Realizacja wspomnianych spraw znajduje swój wyraz w pracy poszczególnych organów Izby, którymi są następujące sekcje: przemysłowa, handlowa i żeglugowo-portowa, jak również odnośne komisje.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni posiada swych stałych delegatów w Radzie Portowej w Gdyni, Komisji Opiniodawczej dla Spraw Morskich przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, Pomorskiej Radzie Gospodarczej, jak również w szeregu innych komórek, mających wpływ na kształtowanie się zagadnień gospodarczo-morskich.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni składa się z 60-ciu radców, w tym 50 z wyboru, 5 z nominacji Ministra Przemysłu i Handlu i 5 z kooptacji samej Izby. Prezydium Izby składa się z 8 członków, w tym prezesa i 7-miu wice-prezesów. Prezesem Izby jest obecnie p. Stanisław Tor.

Organem wykonawczym jest biuro Izby, posiadające następujące wydziały: ogólny, administracyjno-prawny, morski i handlowy. Poza tym Izba posiada swą ekspozyturę w Bydgoszczy. Dyrektorem Izby jest p. mgr Józef Kawczyński.

Na terenie województwa pomorskiego utrzymuje Izba 6 liceów i gimnazjów kupieckich, a mianowicie: w Gdyni, Bydgoszczy, Grudziądzu, Toruniu i Tczewie.

Organem prasowym Izby jest dwutygodniowy „Biuletyn", wychodzący w dniach 15-go i 30-go każdego miesiąca. Poza tym Izba wydaje dekadowy komunikat „Linie Regularne w Gdyni" oraz codzienny komunikat o ruchu statków w porcie gdyńskim.

Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Handel i Transport Morski — dwutygodnik

Redakcja i Adm., Gdynia, ul. 10 Lutego 24, tel. 39-31

przynosi stale:

wiadomości z Gdyni, wiadomości morskie, z krajów bałtycko-skandynawskich, z okręgu Izby, wiadomości celne, importowe i eksportowe, możliwości eksportowe, sprawy podatkowe, socjalne, komunikacyno-taryfowe, wystawy i torgi, szkolnictwo zawodowe, wydawnictwa fachowe, przetargi, przemysł i handel rybny na wybrzeżu, gdyński rynek owocowo-kolonialny.

Do „Biuletynu" dołącza się co 10 dni rozkład jazdy statków p. n. „Linie Regularne Gdyni".

Prenumerata: półroczna 9 zł, za granicą 15 zł.

The Bulletin of the Chamber of Industry & Commerce at Gdynia

Trade and Sea Transport

Head Office: Gdynia, ul. 10 Lutego 24. tel. 39-31

giving the commercial news from Gdynia, import and export possibilities from Pomerania-district, fish trade and fruit market of Gdynia, economical news from Baltic and Scandinavian countries.

Every 10 days time-tables of arrivals and sailings of ships in the port of Gdynia

Rate for half a year 15,— zł.



Fragment portu — Fragment of the Port

KONSULATY — CONSULATES.

1.	**Angielski** **British**	Cecil H. Jefrey vicekonsul	Waszyngtona 15 tel. 29-91
2.	**Argentyński** **Argentinian**	Marcos A. Savon konsul	3 Maja 22/24 tel. 35-90
3.	**Belgijski** **Belgian**	François Giacòmini konsul	Gabr. Chrzanowskiego tel. 26-70
4.	**Brazylijski** **Brasilian**	George Cabral konsul	Świętojańska 118 tel. 52-52
5.	**Costa-Rica** **Costa-Rican**	Aleksander Wiatrak vicekonsul	Piotra Wysockiego 39 tel. 33-32
6.	**Duński i Islandzki** **Danish & Icelandic**	Łucjan Byczkowski konsul	Derdowskiego 7 tel. 29-46
7.	**Estoński** **Esthonian**	Andrzej Cienciała	Świętojańska 10 tel. 30-51
8.	**Finlandzki** **Finland**	Dr Stanisław Darski konsul	Waszyngtona 15 tel. 29-91
9.	**Francuski** **French**	Robert Chaulet konsul	Sienkiewicza 36 tel. 30-18
10.	**Grecki** **Greek**	Julian Rummel konsul generalny	Świętojańska 3 tel. 27-78
11.	**Hiszpański** **Spanish**	vacat	Korzeniowskiego 8/10 tel. 29-71
12.	**Holenderski** **Holland**	Jean Maurice Vaes vicekonsul	Gabr. Chrzanowskiego 9 tel. 26-70
13.	**Włoski** **Italian**	Arturo Stella kier. agencji kons.	Świętojańska 1 tel. 19-00
14.	**Węgierski** **Hungarian**	Władysław Gieysztor konsul	port. Nabrz. Francuskie tel. 19-31
15.	**Japoński** **Japanese**	Feliks Kollat konsul	Waszyngtona 15 tel. 29-91
16.	**Jugosłowiański** **Jugoslavian**	vacat	Świętojańska 135 tel. 25-05
17.	**Łotewski** **Latvian**	Inż. Mirosław Laurecki konsul	port. Nabrzeże Duńskie tel. 19-08
18.	**Niemiecki** **Germany**	Werner Hoffman konsul	Plac Kaszubski 13 tel. 37-44
19.	**Norweski** **Norwegian**	Lars Usterud-Svendsen konsul	ul. Portowa 13 tel. 39-21
20.	**Portugalski** **Portuguese**	Jan Mack vicekonsul	Świętojańska 120 tel. 35-60
21.	**Rumuński** **Rumanian**	Dr Bolesław Kasprowicz konsul	Świętojańska 44 tel. 24-08
22.	**Szwedzki** **Swedish**	Inż. Napoleon Korzón konsul generalny	Korzeniowskiego 8/10 tel. 29-71

Wiadomości Portowe

miesięcznik

Organ obu portów p. o. c. Gdynia — Gdańsk

wychodzą w jęz. polskim, angielskim i niemieckim

PODAJĄ szczegółową, urzędową statystykę o pracy obu portów

OMAWIAJĄ zagadnienia ekspansji polskiego handlu zagranicznego, rozbudowy polskiej floty handlowej i t. p.

INFORMUJĄ o pracy polskich linii okrętowych, o rynku frachtowym, o taryfach transportowych, o inwestycjach obu portów i t. p.

UMIESZCZAJĄ obszerną kronikę portową, kronikę zagraniczną i t. p. oraz aktualne ilustracje fragmentów portowych.

Redakcja i admin. Gdynia, ul. Świętojańska 73, tel. 16-96

Prenumerata roczna wynosi w kraju zł. 15.— za granicą zł. 20 —

"Port News"

Bulletin of Gdynia and Danzig — ports of the Polish Customs Zone, published monthly in the Polish, English and German languages.

Detailed, official statistical data concerning both ports.

Articles on the expansion of Poland's foreign trade and merchant marine etc.

Information on Polish Steamship and Shipping Lines, Freight Market, transport tariffs, harbour investments etc.

Extensive Polish and Foreign News Chronicle, illustrations and photographs of various aspect of port life.

Editor's and Manager's Office: Gdynia, Świętojańska 73, tel. 16-96.

Annual subscription rates: Poland 15 zł.
Abroad (Foreign Countries) 20 zł.

SPIS BRANŻOWY
FIRMS ACCORDING TO TRADES

AGENCJE AWARYJNE. — AVERAGE AGENTS

Bergtrans Shipping Comp. Ltd. Lloyd's Agency,	Gdynia, Portowa 15
Werner Hofmann,	Gdynia, Plac Kaszubski 13
W. J. Fedorowicz,	Gdynia, Sienkiewicza 39
Krajewski Zygmunt,	Gdynia, Świętojańska 18
Nowak Kazimierz, Kpt. Ż. W.	Gdynia, Mściwoja 9
M. Gąsiorowski,	Gdynia, Plac Chrobrego 2

AWARYJNY KOMISARZ. — MARINE SURVEYOR.

Nowak Kazimierz, Kpt. Ż. W.	Gdynia, Mściwoja 9

AGENCJE LINII REGULARNYCH. — LINER AGENTS.

American Scantic Line	Gdynia, Nabrzeże Polskie
Behnke i Sieg	Gdynia, Derdowskiego 7
Bergtrans Shipping Comp.	Gdynia, Portowa 13/15
M. Z. Cedro i S-ka	Gdynia, Plac Kaszubski 11
Oceaniczna Agencja Okrętowa	Gdynia, 10 Lutego 24
Polish-British Steamship Co. Ltd.	Gdynia, Waszyngtona 15
P. A. M. Polish Shipping Agency Ltd.	Gdynia, Świętojańska 10
Polska Lewant	Gdynia, Portowa 15
Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka	Gdynia, Portowa 15
Ferdynand Prowe	Gdynia, Starowiejska 7
F. G. Reinhold	Gdynia, Portowa 4
Rothert i Kiłaczycki	Gdynia, Świętojańska 9
Aug. Wolff i Ska	Gdynia, Portowa 5
„Żegluga Polska"	Gdynia, Waszyngtona 15

AGENCJE TURYSTYCZNE — TOURIST AGENTS.

Bergtrans Shipping Comp. Ltd.	Gdynia, Portowa 15
Polish-British Steamship Co. Ltd.	Gdynia, Waszyngtona 15
Polska Zjednoczona Korp. Bałtycka	Gdynia, Portowa 15
„Żegluga Polska" S. A.	Gdynia, Waszyngtona 15
Gdynia—Ameryka — Linie Żeglugowe	Gdynia, Dworzec Morski

APTEKI — CHEMIST AND PHARMACISTS.

Apteka Bałtycka	Gdynia, Śląska 42
Apteka Centralna	Gdynia, Plac Kaszubski 10
Apteka dra A. Jurkowskiego	Gdynia, Skwer Kościuszki 22
Apteka mgr N. Czerniachowicza	Gdynia, Bosmańska 48
Apteka mgr J. Grodzkiego	Gdynia, Morska 137
Apteka Nadmorska	Gdynia-Orłowo, Orłowska 66
Apteka „Pod Gryfem"	Gdynia, Starowiejska 34
Apteka „Świętojańska"	Gdynia, Świętojańska 122

ARMATORZY — SHIPOWNERS.

Bałtycka Spółka Okrętowa	Gdynia, Plac Kaszubski 11
Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe S. A.	Gdynia, Dworzec Morski
„Polskarob" („Robur")	Gdynia, Korzeniowskiego 8
Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe	Gdynia, Waszyngtona 15
„Żegluga Polska" S. A.	Gdynia, Waszyngtona 15

MANUFACTURE OF GUARANTEED GENUINE AMBER GOODS
Central Store: PIOTR TRZEŚNIAK
GDYNIA, UL. 10 LUTEGO No. 5.

BANKI — BANKERS.

Bank Cukrownictwa S. A. w Poznaniu, Oddział w Gdyni	Gdynia, Mściwoja 9
Bank Francusko-Polski, Franco-Polonaise	Gdynia, Skwer Kościuszki 15
Bank Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Gdyni	Gdynia, 10 Lutego 8
Bank Handlowy w Warszawie, Oddział w Gdyni	Gdynia, Portowa 15
Bank Polski, Oddział w Gdyni	Gdynia, 10 Lutego 20
Bank Zachodni, Oddział w Gdyni	Gdynia, Świętojańska 23
Bank Związku Spółek Zarobkowych	Gdynia, Świętojańska 36
Bank Rolny	Gdynia, Plac Konstytucji
Dom Bankowy J. Kugel i S-ka	Gdynia, 10 Lutego 31
Komunalna Kasa Oszczędności (Municipal Saving's Bank)	Gdynia, Skwer Kościuszki
Pocztowa Kasa Oszczędności (P. K. O.)	Gdynia, 3 Maja 29
Powszechny Bank Związkowy	Gdynia, Plac Kaszubski 8

BUNKIER — BUNKER COALS.

Bergtrans S. A.	Gdynia, Portowa 15
M. Z. Cedro i S-ka	Gdynia, Plac Kaszubski 11
„Elibor" S. A.	Gdynia 10 Lutego 24
„Giesche" S. A.	Gdynia, Molo Węglowe
„Polskarob"	Gdynia, Molo Węglowe
„Progress" S. A.	Gdynia, Molo Węglowe
Morski Eksport Węgla Sp. z o. o.	Gdynia, Molo Węglowe
„Skarbopol"	Gdynia, Molo Węglowe

BUNKROWE OLEJE, SMARY, NAFTA — BUNKERS OILS, TECHNICAL, LUBRICATING AND PETROL.

„Polmin" S. A.	Gdynia, Molo Rybackie

Bank Związku Spółek Zarobkowych

Sp. Akc.

Rok założenia 1888

Instytucja Centralna w Poznaniu

Oddział w Gdyni — ul. Świętojańska 36 — Tel. 30-94 i 30-95

Oddział w Gdańsku — Holzmarkt 18 — Tel. 267-35

Oddziały we wszystkich większych miastach Polski

All kinds of international banking business transacted

BANK DEWIZOWY

Warszawskie Towarzystwo Transportowe Sp. z o. o.

Gdynia, ul. Derdowskiego 7
Telefon Nr. 2946-9
Adr. tel. „WARTRANS"

Gdańsk, ul. Hundegasse 117
Telefon No. 229-51
Adr. tel. „WARTRANS"

Oddział w Katowicach — ul. Kopernika Nr. 13 — EKSPOZYTURA W BOGUMINIE.

Ekspedycja Międzynarodowa — Magazynowanie
Clenie — Frachtowanie — Asekuracja

Specjalność: Masowe transporty.
Fachowy dział ekspedycji bawełny.

CUMOWNICTWO OKRĘTOWE — SHIP MOORING.

„CUMA", cumownictwo okrętowe	Gdynia, Nabrz. Belgijskie
Aleksy Antkowiak, kaperstwo okrętowe	Gdynia, Nabrz. Rotterdamskie

DOSTAWCY OKRĘTOWI — SHIP CHANDLERS.

Bacon Export Gniezno	Gdynia, Świętojańska 100
Export Bacon O. Robinson, S. A.	Gdynia, Św. Piotra 15
„Shipsupply"	Gdynia, Św. Piotra 15
„Balta"	Gdynia, Abrahama 20
T. Różkowski	Gdynia, Świętojańska 13
Z. Szymiec, fabryka lin i siatek	Gdynia, Starowiejska 3
B. Urban	Gdynia, Portowa 4

DYSPASZERZY — DISPATCHERS.

W. J. Fedorowicz	Gdynia, Sienkiewicza 39

HOLOWNIKI — TOWAGE.

„Żegluga Polska", wydział holowniczy	Gdynia, Waszyngtona 15

EKSPEDYTORZY — FORWARDING AGENTS.

„American Scantic Line" Ltd.	Gdynia, Nabrzeże Polskie
„Atlantic" — Tow. Transportowe	Gdynia, Jana z Kolna 2
„Avis" — Transporty Międzynarodowe	Gdynia, Polska 21
„Balto-Lewant" — Biuro Eksp. Transp.	Gdynia, Polska 21
„Bandera" — Tow. Transp.	Gdynia, Świętojańska 9
„Bergtrans" — Tow. Żegl.	Gdynia, Portowa 15
„Becker H." Sp. z o. o.	Gdynia, Derdowskiego 7
„Czesko-Polskie Tow. Transp."	Gdynia, Abrahama 10
„Extrans" — Dom Eksp.-Transp.	Port. Rotterdamska
„Goraj i Ska"	Gdynia, Abrahama 17
„Hartwig C." — Międz. Ekspedytorzy	Gdynia, Węglowa 28
„Herman Jul. i Ska"	Gdynia, Polska 21
„Johannes Ick" Sp. z o. o.	Gdynia, Derdowskiego 7
„Jantar" Przeds. Handl.-Spedycyjne	Gdynia, Portowa 5
„Elewator Zbożowy" — Tow. Eksped.	Gdynia, Nabrzeże Indyjskie 2
Minkiewicz T. — Dom Handl.-Eksp.	Gdynia, Świętojańska 120
„Mortrans" — Morskie Tow. Transp.	Gdynia, Świętojańska 18
„Ozep" — Org. Zagr. Eksp. Polskich	Gdynia, Celna 8
„Paged" — Polska Agencja Eksportu Drewna	Gdynia, Świętojańska 44
„Pantarei" Powsz. Zakłady Magaz. i Transp.	Gdynia, Nabrzeże Polskie
„Polskarob" — Polsko-Skand. Tow. Transp.	Gdynia, Korzeniowskiego 8/10

„Polski Lloyd“ — Transporty Międzynar.	Gdynia, Celna 8
Północne Tow. Transp. i Ekspedycyjne	Gdynia, Derdowskiego 7
Prowe Ferdynand — Tow. Eksp.	Gdynia, Starowiejska 7
„Przewóz“ — Biuro Spedyc.	Gdynia, Starowiejska 11
„Rawa“ — Dom Sped.	Gdynia, Starowiejska 21
„Spedopol“ — Biuro Eksped.-Transportowe	Gdynia, Abrahama 25
„Warrant“ — Składy Towarowe	Gdynia, Plac Kaszubski 13
Warszawskie Tow. Transp.	Gdynia, Derdowskiego 7
„Warta“ — Tow. Ekspedycyjne	Gdynia, Nabrz. Francuskie 6
Zadrożny Adam — Międz. Transp.	Gdynia, Świętojańska 1

EKSPEDYCJA DRZEWA — TIMBER FORWARDING AGENTS.

„PAGED“ Polska Agencja Eksportu Drzewa Sp. z o. o.	Gdynia, Świętojańska 44

EKSPEDYCJA WĘGLA — COAL FORWARDING AGENTS.

Bergtrans Shipping Comp. Ltd.	Gdynia, Portowa 15
„Elibor“ S. A.	Gdynia, 10 Lutego 24
„Giesche“ S. A.	Gdynia, Molo Węglowe
„Progress“ Morski Export Węgla	Gdynia, Molo Węglowe
„Polskarob“ S. A.	Gdynia, Korzeniowskiego 8
„Pantarei“ S. A.	Gdynia, Nabrzeże Polskie
„Skarbopol“ S. A.	Gdynia, Nabrzeże Duńskie
Warszawskie Tow. Transp. Sp. z o. o.	Gdynia, Derdowskiego 7
„Warta“ Sp. z o. o.	Gdynia, Nabrz. Francuskie

EKSPEDYCJA BAWEŁNY — COTTON FORWARDING AGENTS.

J. H. Bachman, Sp. z o. o.	Gdynia, Derdowskiego 7
Bergtrans Shipping Comp. Ltd.	Gdynia, Portowa 15
Becker Heinrich, Sp. z o. o.	Gdynia, Derdowskiego 7
„Pantarei“ S. A.	Gdynia, Nabrzeże Polskie
„Warrant“ S. A.	Gdynia, Plac Kaszubski 13
Warszawskie Tow. Transportowe	Gdynia, Derdowskiego 7
„Warta“ Sp. z o. o.	Gdynia, Nabrzeże Francuskie
Tow. Ekspedycyjne (Kontrola Bawełny)	Gdynia, Derdowskiego 7

KONTROLNE FIRMY — SUPERINTENDENTS.

Gdynia Supervising Co. Ltd.	Gdynia, 10 Lutego 25
Polskie Tow. Kontroli Sp. z o. o.	Gdynia, Derdowskiego 7

KOMISARZ UBEZPIECZEŃ MORSKICH — MARINE INSURANCE COMMISSIONER.

Inż. Kazimierz Downarowicz	Gdynia, Urząd Celny, Rotterdamska 9/11

M. Z. CEDRO i S-ka

Spółka z ogr. odp. (Ltd.)

Spipbrokers, Chartering agents & Bunker suppliers

Gdynia, Plac Kaszubski 11

Telegrams: CESPO Phones: 49-21 (four lines)

Freight Agents for Poland for:
Hamburg Amerika Linie — Woermann Linie A. G. — Deutsche Ost Afrika Linie — La Costiera Soc. Di Nav. S. A.

Chartering Agents for:
Polski Eksport Żelaza (Polish Iron Export) Ltd. Katowice

Managing Owners of Messrs. Baltic Shipping Co., Ltd., Gdynia

s/s "Wigry" 2520 DWT. inc. bunkers
s/s „KROMAN“ 2718 DWT. „ „
s/s „NAROCZ“ 2700 DWT. „ „

„WEST - EXPORT" Sp. z o. o.

„Génécarbo" S. A., Bruxelles, 60, Rue Ravenstein — Tel. 120-153
Adr. telegr. „Génécarbo"

EKSPORT WĘGLA

GDYNIA, ul. 3-go Maja 22/24 m. 15
Tel. 20-64 i 40-64 — Adr. tel. „Westexport"

Wyłączne przedstawicielstwo dla sprzedaży węgla Polskich Kopalń Skarbowych na Górnym Śląsku „Skarboferme" na Finlandię, Estonię, Litwę, Łotwę, Belgię, Holandię i Amerykę Południową.

Official agents for the coal exports of the Skarboferme Concern to Finland, Estonia, Latvia, Lithuania, Belgium, Holland & South-America.

MAKLERZY OKRĘTOWI — SHIPBROKERS.

„Bandera" Tow. Transp.	Gdynia, Świętojańska 9
Behnke i Sieg Sp. z o. o.	Gdynia, Derdowskiego 7
„Bergtrans" Shipping Comp. Ltd.	Gdynia, Portowa 15
„Gdynia—Ameryka" Linie Żeglugowe	Gdynia, Dworzec Morski
M. Z. Cedro i S-ka	Gdynia, Plac Kaszubski 11
„Pantarei" Powsz. Zakł. Magaz. i Transp.	Gdynia, Nabrzeże Polskie
„Polish-British" Steamship Co. Ltd.	Gdynia, Waszyngtona 15
„Polskarob" S. A.	Gdynia, Korzeniowskiego
„Polska—Lewant" Sp. z o.	Gdynia, Portowa 15
Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka	Gdynia, Portowa 15
P. A. M. — Polish Shipping Agency Ltd.	Gdynia, Świętojańska 10
Ferdynand Prowe Sp. z o. o.	Gdynia, Starowiejska 7
F. G. Reinhold Sp. z o. o.	Gdynia, Portowa 4
Rothert i Kiłączycki Sp. z o. o.	Gdynia, Świętojańska 9
Rummel i Burton — Sp. z o. o.	Gdynia, Świętojańska 3
August Wolff i Ska Sp. z o. o.	Gdynia, Portowa 5
„Żegluga Polska" S. A.	Gdynia, Waszyngtona 15

MAKLERZY UBEZPIECZENIOWI — INSURANCE BROKERS.

„Bergtrans" Shipping Comp. Ltd.	Gdynia, Portowa 15
„Gdynika" Sp. z o. o.	Gdynia, Sienkiewicza 39
„Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp."	Gdynia, Kwiatkowskiego 9
„Rummel i Burton" Sp. z o. o.	Gdynia, Świętojańska 3

NAPRAWA OKRĘTÓW — SHIP REPAIRS.

Stocznia Gdańska S. A.	Gdańsk, Werftgasse
Stocznia Gdyńska S. A.	Gdynia, Molo Węglowe
Stocznia Rybacka S. A.	Gdynia, Waszyngtona 5
Stocznia Yachtowa Sp. z o. o.	Gdynia, Św. Piotra

MORY & CIE., BOULOGNE SUR MER

Agence de Danzig

Żegluga — Armement
Frachtowanie okrętów — Affrètements
Maklerstwo — Consignation
Węgiel — Charbons

DANZIG, Langer Markt 17, Tel. 22926, 27635
Telegr. „Morichar"

Centrala Rolników

Spółka Akcyjna

Head office: **Poznań** 18, Plac Wolności
Branch office: **Danzig** 33/34, Milchkannengasse

Telegrams: „Centrum"

Trade Central of agricultural cooperatives for purchase and sale.

Export Grain, Seeds, Potatoes, Feeding-stuffs, Legumes, Chemical - fertilizers etc. **Import**

Organizacja Zagraniczna Ekspedytorów Polskich
„O Z E P"

Sp. z o. o.

Gdynia, ul. Celna 8

Telefon / Telephone: 42-12, 43-12, 43-13

Adres telegr. / Cable address: OZEP-GDYNIA

Ekspedycja Morska i Lądowa wszelkich towarów

Expedition of all goods by sea and land.

Specjalność: **Eksport artykułów spożywczych do wszystkich części świata**

Speciality: Export of consumption articles to all parts of the world.

Własny oddział w New-Yorku — Own branch in New York

OZEP SHIPPING Co., 38 Pearl Street, New York, N. Y.

Delegatura w Warszawie / Branch in Warsaw: ul. Zgoda 12

Przedstawicielstwa / Representatives: Łódź, Kraków, Poznań, Lwów, Katowice, Wilno, Bogumin, Zbąszyń.

B. Badziąg, zakł. mech.-ślus.	Gdynia, Żeromskiego 22
Bracia Schuster, zakł. reper.	Gdynia, 11 Listopada 22

RATOWNICTWO MORSKIE — SALVAGE.

„Żegluga Polska" S. A.	Gdynia, Waszyngtona 15

RZECZOZNAWCY — EXPERTS.

Polskie Tow. Kontroli	Gdynia, Derdowskiego 7
Gdynia Supervising Co. Ltd.	Gdynia, 10 Lutego 25
Nowak Kazimierz, Kpt. Z. W.	Gdynia, Mściwoja 9
Krajewski Zygmunt	Gdynia, Świętojańska 18

RZECZOZNAWCY WAG, MIAR I ŁADUNKÓW. WEIGHT, MEASURES & CARGO EXPORTS

Guziewicz F., przys. rzeczozn. i próbobiorca	Gdynia, Portowa 13
Hybichow L. „ „ „	Gdynia, Polska 31
Kawczyński S. „ „ „	Gdynia, Tatrzańska 2
Siedlecki J. „ „ „	Gdynia, Sienkiewicza 39
Mieszczanowski J. „ „ „	Gdynia, Plac Kaszubski 13
Blichiewicz J. „ „ „	Gdynia, Skwer Kościuszki 15
Antoszewski R. rzeczoznawca I. P. H.	Gdynia, Świętojańska 59

RZECZOZNAWCY DLA USZKODZEŃ STATKÓW EXPERTS ON SHIP DAMAGES.

Inż. Modest Ziabicki	Gdynia, Stocznia Rybacka

STAUERKA — STEVEDORES.

Bergtrans Shipping Comp. Ltd.	Gdynia, Portowa 15
„Forwarding" Sp. z o. o.	Gdynia, Portowa 1
Hartwig C., S. A.	Gdynia, Węglowa 28
„Pantarei" S. A.	Gdynia, Nabrzeże Polskie
„Quick Dispatch"	Gdynia, Polska
Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.	Gdynia, Starowiejska 7
„Stevedoring"	Gdynia, Derdowskiego 7
„Stauer" Sp. z o. o.	Gdynia, ul. Polska
„Labour"	Gdynia, Wolna Strefa

STOCZNIE OKRĘTOWE — SHIP BUILDING WORKS.

Stocznia Gdańska S. A.	Gdańsk, Werftgasse
Stocznia Gdyńska S. A.	Gdynia, Nabrzeże Śląskie
Stocznia Rybacka Sp. z o. o.	Gdynia, Waszyngtona 5
Stocznia Yachtowa	Gdynia, Nabrzeże Helskie

ŻEGLUGA RZECZNA — INLAND SHIPPING.

„Vistula" — Polska Żegluga Rzeczna Sp. z o. o.	Gdynia, Molo Rybackie
„Lloyd Sandomierski" — udziałowcy: Lloyd Bydgoski, „Vistula", „Wisła", Lloyd Toruński.	Gdynia, Św. Piotra 19

„Secatlanta - Gdynia"

Abrahama 26 Sp. z o. o. Tel. 30-83

Eksport — Import

Dział Agenturowo-Rolniczy

„D A R"

dla sprzedazy komisowej wszelkiego rodzaju ziemiopłodów i produktów rolnych.

Tel. 30-83 Adr. telegr. DAR Gdynia



PORT GDYNIA

SAILING DIRECTIONS.

I. General Directions.

Shipping tracks leading from the main Baltic Ports to Gdynia meet at the southern end of the Hel peninsula, fairly near to the dune known, as'(Swedish Hill". On the hill there stands a dark grey framework iron tower with a light on the top and a penduling oscillator halfway up.

To mark the meeting place of the tracks above mentioned, a lighted whistle buoy, known as "Hel North". and marked in black letters H. L. N., is moored four cables E.NE. from the "Swedish Hill".

One mile and seven cables to the south of the "Swedish Hill" rises the masonry tower of the old Hel Lighthouse, visible for a great distance. It is conical in shape, red with a wide horizontal band and a green lantern on the top.

Two cables SSE from this tower there is a fog siren station, and six cables SSW from it, just close to the head of the Hel Poninsula, a lighted bell buoy, Hel-South, sign H. L. S.

Between the two above mentioned towers the sandy shore forms a bow, facing East and falling back about six cable from a line drawn between the two towers. For this reason it is necessary when rounding this part of the peninsula to give it a fair berth. This may be done by keeping Hel Lighthouse four points 45° to starboard until it is possible to lay a course to Gdynia, 250°.

A vessel stopping or anchoring in this locality may be compelled from the shore to move away at once.

Details of the lights shown by the above mentioned lighthouses and buoys, together with the fog signals, sound, radio and synchronised, given in this area, may be found in the lists of lights and signals.

After passing the Hel Lighthouse it is possible to procede straight to the Gdynia roadstead without any obstacles. The distance is slightly less than 10 miles.[1])

II. The Gdynia Roadstead and Anchorage.

Approaching the port of Gdynia, a vessel first meets, at a distance of one mile, 2 cables from the chief entrance of the harbour, a direction light and sound buoy large, painted red and white surmounted with a red ball and cross, with the letters GD—K in black.

This buoy is moored at the beginning of the 12 metre deep channel, leading of the chief entrance to the harbour and at the Eastern extremity of the roadstead.[2])

It is strictly forbidden to anchor in this entrance channel.

Anchorage in the roadstead extends to the West from the meridian drawn through that buoy and to the South from the parallel drawn through the same, except in the area close to the breakwaters of a width of 500 metres. The holding ground is good, (fine sand and heavy mud,) with a depth of from 13 to 9.5 metres, close to the breakwaters.[3]) The rise and fall of the water level is from 0.6 to 1. metres from the average level.

---

[1]) For aids to navigation in Gdynia see Section 6.
[2]) See Port Plan.
[3]) Depths at average water level.

»PAGED«

POLSKA AGENCJA DRZEWNA

Sp. z o. o.

FORWARDING AND SHIPPING OF TIMBER



Produced by the

POLISH STATE FORESTS

Storage accommodation in Gdynia and Danzig for 15,000 stds.

Chartering to Continental and U. K. Ports

Head Office:

Gdynia, Swiętojańska 44

10 Branches in all parts of Poland

Telegrams: "PAGED" Telephone: GDYNIA 1919

Ships lie quietly and safely in the roadstead, except during winter Easterly gales. There are no tides or currents for all practical purposes. Ice appears only during long and severe winters.[4])

For bearings in the roadstead during the day there are some convenient buildings and other objects; as for example in the fourth quarter of the horizon the tower of Oksywie Church; the two lighthouses at the chief entrance of the port the grain elevator; the water tower in the port; then in the third quarter of the horizon the entrance towers in the southern part of the port; the red fish hall; the iron pylon of the Meteorological Office; the cross on the "Kamienna Góra"; the tower on the villa "Różany Gaj", etc.

At night the entrance lights of the port serve the same purpose.[1])

On the top of some of the buildings in the town there are some characteristic neon lights, (red, blue etc.)

III. Rules of the Roadstead.

Ships entering the roadstead must show their national ensign and display it throughout their stay. They must show their anchor signal day and night.

Pilots may be called by the generally accepted visual signals, (flag G or a blue flare,) and by a sound signal, one long and four shorts (— . . . .) given by a siren or ship's whistle.

In the same way a tug may be called by a sound signal, sounding long short long (— . —).

Ships in the roadstead are obliged to conform to the port regulations,[2]) especially with regard to the ship's health and in notifying the authorities of the presence aboard of any inflammable or explosive material.

It is advisable to hoist or to show visible signals to facilitate the giving of admission signals to ships, known as "disposition singals".[3])

Radio calls for medical attention should be addressed to "Lexport Gdynia".

IV. General Arrangement of the Port and the names of its parts.

The breakwaters, running in a general direction from North to South, shelter the port from the East. The intervals between the breakwaters form the entrances to the port. The principal unprotected entrance, marked by the towers, leads to the northern and chief part of the port.

The other entrances to the port, protected by two exterior breakwaters, lie in the Soutern part of the port and lead to:

a) The Southern Basin, which includes the coal quays (Śląskie, the firms "Giesche", "Progress", "and "Elibor"); the fishing harbour with cold store, and the herring warehouses; the repair shipyards.

b) The President's Basin, accomodating the coasting navigation and part of the fishery trade.

In the principal part of the port are to be found:

a) **The outer harbour**, in the foreground of which the Passengers Pier sticks out from the salvage and tug station and the Marine Terminus for ocean pasenger traffic; (shipping centre of the Polish company, Gdynia America Shipping Co Ltd.) on the Southern side of the outer port lies the coal basin with the Swedish Quay (the state section and the firms "Polskarob") and with two conveyor piers.

b) **The port canal**, at the entrance of which (on the Pilot's Quay) stand the Harbour Master's Office and the pilot and signal station, while the upper end is occupied by the "Gdynia Shipyard" and the timber harbour of the Polish Timber Agency, or ,,Paged". In the background is the Industrial Canal, which is still under construction.

[4]) Once in 10—15 years.
[1]) See section VI. b: Lights.
[2]) Given in the second part. For restrictions and Limitations see section VIII c.
[3]) See section VI. d.

c) **The inner basins**, to which the Industrial Canal leads, viz:

1) The first basin, known as Marshal J. Piłsudski's Basin, which contains the Port Refrigerating Plant, the Rice Husking Mill, The Union Oil Depot, The Polish Molasses Co., The State Grain Elevator, The P. Z. Z. Z. and numerous state owned and private warehouses.

2) The second basin, known as Minister Kwiatkowski's Basin, called also the Free Customs Zone, contains cotton and sugar warehouses and stores for goods in transit.

3) The third basin, still under construction, serves as a berth for laid up vessels.

The names of the various quays, the situation on them of the port, coal and other merchandise facilities, and of the warehouses and stores are shown on the accompanying port plan.

V. Depths in the port.

The port is able to accomodate all ships plying to the Baltic, owing to the fact that it has a depth in the entrance channel and the outer port of 12 metres (40 ft). Taking into account the fact that a ship must have about half a metre (2 ft) of water under the keel at low water level, the following data may be given about depths in the port.

1) **Beside the Passenger's Pier** on the Northern side, that is beside the Marine Terminus or the French Quay ships with a draft of up to 11 metres (36 ft) may lie. On the Southern side of the Pier, or at the Dutch Quay, larger cargo ships with a draft of up to 9.5 metres (31 ft) may lie, especially for the discharge of scrap iron or the loading of bulk cargo.

2) **In the Coal Basin** ships of a draft of up to 8 metres (27 ft) may dock for the loading of coal beside the Swedish Quay or the conveyor piers.

3) **The Port Canal** at its Eastern end, including the First Basin, can accomodate ships of a draft of up to 9 metres (30 ft).

Państwowy Bank Rolny

(State Land Bank)

Oddział w Gdyni

Gdynia Branch

Plac Konstytucji — tel. 15-82 & 17-73

Adres telegr.: „PEBROL" — Telegrams: PEBROL

Kapitał Zakładowy i Rezerwy — Capital and Reserves

Zł. 120.339.000.—

Instytucja Centralna — Warszawa,
13 Oddziałów w Polsce.
Własni korespondenci w całym świecie

Załatwia wszelkie operacje, wchodzące w zakres bankowości, ze specjalnym uwzględnieniem transakcyj eksportowo-importowych, zaliczkowania warrantów, listów przewozowych morskich i lądowych, oraz akredytyw towarowych i pieniężnych.

Head Office — Warszawa,
13 Branches in Poland.
Own Correspondents throughout the whole world.

All kinds of banking transactions, especially: letters of credit, financing of export and import, advancing on warrants, bills of lading and railway-bills.

4) **The Port Canal** at its Western end, including the Second Basin, Free Customs Zone, has a depth of 9 metres (30 ft) and accomodates ships of a draft of up to 8.2 metres (27 ft).

5) At the entrance to the Southern Basin the least depth is 8.7 metres (29 ft), admitting ships of a draft of up to 8 metres ($26^{1}/_{3}$ ft) in calm weather.

Caution.

a) The Fishing Basin is intended only for ships of a length of up to 45 metres (150 ft); ships over this length and up to 60 (200 ft) in length may only enter the Basin after receiving special permission from the Harbour Master's Office and after signing a declaration.

b) Depths beside the English Quay are in places slightly less, and only ships of a draft of up to 6.6 metres (22 ft) may lie alongside.

VI. Aids to Navigation: Lights, Fog and Danger Signals.

a) Day Marks.

On the ends of tthe breakwaters protecting the entrances of the port are built concrete towers; On the ends of the outer breakwaters, still under construction, there are, only temporary supports for automatic lights.

On the port side of the main harbour entrance is moored a channel buoy, quartered black and yellow, marking a submarine oscillator. Ships should pass it on the Northern side.

Electric cables run across the entrances of the port. It is strictly forbidden to anchor in the vicinity or to anchor trough the entrance.

The presence of cables is marked by the notice "KABEL".

(It is projected to change the signs marking cables in the port.)

The limit of the 12 metre (40 ft) area in the outer port and the limit of 9 metre area (30 ft.) in the Port Canal are marked by buoys, viz: to starboard by four black conical buoys, surmounted by cylinders; and at the end of Port Canal by two red can buoys, surmounted by red disks, lying to port. — The middle of the Canal is marked by leading marks, the heads of which are diamond (rhombus) shaped. The upper half of the lower diamond and the lower part of the upper diamond are yellow, while the remaining parts are black.

c) Characteristic of the Navigation Lights.

The following lights are shown:

Buoy GD—K, red flash of 0.7 sec. every 2 seconds.

Lights at the main entrance. Starboard; green flash every 2 sec. Port; alternating red flash, 3 secs., white flash 2 secs., Period 5 secs. Lights on outer breakwaters; red flash every 2 or 3 secs.

Lights at the entrance to the Southern Basin; 2 flashes every 4 secs., green to starboard and red to port, simultaneous flashing.

In the outer port and the Port Canal; at each corner of the quays a fixed red light; on the coal piers double vertical lights.

On the cable beacons, near the Harbour Master's Office, greenish and yellow ligths.

On the starboard buoys a flash every 3 secs; But on buoy No. 2, a flash every $1^{1}/_{2}$ secs.

On the port buoys a red flash every 2 secs.

On the leading marks at the middle of the Port Canal a fixed orange light (sodium).

In the Southern Basin; on the shipyard pier a fixed green light; on the fishing pier a fixed red light.

c) Fog Signals.

At the entrance of the Southern Basin a bell, sounding every 15 secs. (electric).

At the main entrance the following signals.

Adam Zadrożny Sp. z ogr. odp.
Międzynarodowe Transporty
Świętojańska 1 — Gdynia — tel. 33 - 37

„DAL"

TOWARZYSTWO HANDLU MIĘDZYNARODOWEGO
Spółka Akcyjna
INTERNATIONAL TRADING COMPANY
Warszawa, Aleja na Skarpie 77 - Poland

Telefon central: 572-80
Cable address: Dalos Warszawa
Code: ABC 7th Ed.

BANKERS: BANK POLSKI, Warszawa, R-k żyrowy,
PAŃSTWOWY BANK ROLNY, Warszawa, R-k czekowy 733
BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO, Warszawa, R-k czekowy 3536

Delegation at Gdynia, GDYNIA - Port, ul. Celna 8, Tel. 29-69, Cable: Dalos Gdynia

The company is engaged in trade and industrial transactions with respect to all articles of import and export. Special considerations is given to agricultural products.

Towarzystwo przeprowadza interesy handlowe i przemysłowe w najważniejszych artykułach importowych i eksportowych, ze szczególnym uwzględnieniem produktów pochodzenia rolnego.

Affiliated Firms:
in Poland:

„DALBA" Dom Handlowy, Sp. z o. o.
Trading Company Limited
Gdynia-Port, ul. Celna 8, Tel. 29-69
Cable: DALBA Gdynia
Code: Buenting's 2nd Ed.
Bankers: PAŃSTWOWY BANK ROLNY, Branch
Gdynia, R-k czekowy 124.
BANK ZWIĄZKU SPÓŁEK ZAROBKOWYCH Sp. Akc.
Oddział Łódź

Zaprzyjaźnione firmy:
w Polsce:

Towarzystwo Handlowo-Przemysł.
„GOODOPON"
Spółka z ograniczoną odpowiedz.
Warszawa, Al. Jerozolimskie 31
telef. 5-50-60
cable: Goodopon-Warszawa

Towarzystwo Handlowo-Przemysł.
„ANPOLGUM"
Spółka z ograniczoną odpowiedz.
Warszawa, Al. Jerozolimskie 31
telef. 5-50-60
cable: Anpolgum-Warszawa

In Great Britain: **w Anglii:**

„ANGLO-DAL" Limited
Plantation House, Fenchurch Street
London E. C. 3.
Telefon: Mansion House 1338
Cable: ANGLODALIM London

In U. S. A.: **w Stanach Zjednocz. Ameryki Północnej:**

„DAL" Inc.
17 State Street,
New York, N. Y.
Telefon: Whitehall 3 — 1270-1274
Cable Address: POLUNION, NEW YORK

aa) A so-called pendular siren (nautophone), revolving on its axis while sounding; two blasts of 13.3 secs every 90 secs.

bb) So-called submarine siren (i. e. electro-magnetic submarine oscillator), tuned to 900 vibrations per sec., above mentioned twice every 90 secs., and not to 1050 vibs, per. sec. as other vibrators are; sounding as well as the

cc) „Fog Whistle" (i. e. electro-magnetic nautophon tuned to 300 vibrations per sec.); the signal consists of 1 long and 3 shorts (— . . . Morse T. S.) sounding only during blizzard or gale along with the two above (aa and bb) or in conjuction with the signal (bb) when the signal (aa) is not functioning.

dd) The radio beacon sounds every 6 mins for 90 secs., the signal consisting of 1 long and short (— .) transmitted every 1.1 secs. together with the Morse signal GY twice repeated.

Supplementary Remarks.

The sound and radio signals are synchronised according to a scheme. Diagrams with explanations about the way to make observations and determine their results make it possible to take advantage of the synchronisation of the sounds of the sirens for calculating the direction and the distance from the source of the sound to the vessel.

Order and Traffic Signals.

1) Signals for ships in the roadstead and approaching the port entrance are shown from the tower of the Harbour Master's Office. These traffic signals are shown in code. During the day flags of the International Code are flown and night two neon light cyphers are shown. The signals are as follows:

Signal	Meaning.
12	Pilots occupied. Wait.
13	Pilots occupied. You may enter the port without a pilot. A motor-boat will guide you to your berth.
14	Pilot on the way to you.
15	Pilot going to you shortly.
16	Pilot will come in an hour.
17	Pilot will come in 2 hours.
18	Enter the outer port. The pilot is waiting for you at the entrance.
19	On account of a storm the vessel cannot be brought into the port.
23	No broker's orders. Wait in the roadstead with engines ready to move.
24	Vessel not declared by the broker and it is not known who he may be. Wait in the roadstead for orders.
25	According to the broker's orders, wait in the roadstead.
26	Wait in the roadstead till tomorrow.
27	Wait in the roadstead till 6 a. m.
28	Wait in the roadstead till 7 a. m.
29	Wait in theroadstead till 8 a. m.
34	Wait in the roadstead till 8 a. m.
35	According to the broker's orders procede to the next port of destination.
36	Do not lie in the fairway. Procede to the South.
37	The doctor will come to you in the roadstead.
38	The doctor will come to you in the port after mooring.
39	A motor tug will be sent shortly.
016	Berth not ready. Stop, or slacken speed.
017	All tugs occupied.

From the same tower the signal station receives and sends out visual signals in flag and light (in Morse code) according to the international signal code and also messages in full words in Polish and in English.

2) A yellow double cone hoisted on the signal mast of the Harbour Master's Office during the day, and by night two white lights also hoisted vertically, mean that the main entrance of the port is temporarily closed to ship movement.

The same signal with the same meaning is shown at the same time from the Polish Navy ship Bałtyk, lying at the Northern breakwater.

VII. Pilotage, Towage and Mooring.

a) Pilotage.

Owing to the port regulations pilotage is complulsory for vessels of over 500 b. r. t. (or 1,500 cubic metres).

Pilots of Gdynia Port are public officials, taking over control of ships moving in the precincts of the port waters. They are entitled to give orders to the master of the vessel with regard to the manoeuvring and safety of the vessel. Other details tobe found in Port Regulations.

Pilots fees are part of the public income and are reckoned in relation to the capacity of the vessel. They are given in the list of port charges.

Pilots are always on duty.

b) Towage.

In the port of Gdynia there is only one towage undertaking, which is intended for those services licensed by the Ministry of Trade and Commerce.

The cases when a tug must be used in the precincts of the port are described in the port regulations. As well a tug must be taken according to the judgement of the pilot aboard the vessel in a given situation.

Payment for the services of a tug is according to the capacity of the vessel (Fees are in the list of fees and tariffs). The towage undertaking is obliged to furnish the number of tugs demanded by the pilot.

c) Mooring.

Mooring services are provided by private mooring undertakings, licensed by the Marine Office for certain areas of the waterfront. Fees according to the capacity of the vessel.

Note. Dissatisfaction with the services of the pilots, tugs or mooring undertakings should be communicated in writing to the Harbour Master's Office (or verbal statement). The Harbour Master's Office is always open.

VIII. Miscellaneous.

a) Manoeuvring.

Movement in the roadstead parallel to the line of the main breakwater (Eastern) may only be made when at a distance of not less than 500 metres from that breakwater and after passing the buoy, marking the position of the submarine oscillator. In the port area vessels must keep to the starboard of the fairway.

The use of anchors in the port should be limited to cases of emergency and outside areas where anchorage is forbidden owing to presence of cables.

Vessels should, as far as possible, after removing all objects projecting overboard, lie with their bow facing the exit of the port.

The swinging of ships of a length of over 100 metres (325 ft) should be done in the area of the inner port at the outlet of the first basin, or in the outer port. This manoeuvre must be indicated by a light signal according to the regulations.

During heavy gales from the East it is necessary to use elastic mooring warps (manilla) and to keep about 2 metres from the quay.

b) Repairs and Docking.

These are carried out by the Gdynia Shipyard in its dock of a capacity of about 5000 tons. Fishing vessels are repaired by the Fishery Institute Shipyard.

The tug undertaking deals with all cases of salvage and fire-fighting.

The services of wreck experts, sureyors and representatives of the classification institute can be obtained. (See description and addresses).

The Port Sanitary Authorities carry out disinfection and the destruction of rats and insects, according to the State tariffs and gives certificates internationally valid.

c) Restrictions and limitations.

The use of sound signals is limited to cases of emergency. The limitation of smoke emission in excessive quantities is compulsory. It is forbidden to throw anything into the water, or to emit oil or corrosive or poisonous liquids. Sewer pipes must be covered, and rat stoppers must be fitted. It is necessary to report in the Harbour Master's Office objects dropped in the water or lost. The Port Fire Brigade should be called by automatic alarms or continous sounding of sirens or bells.

During anti air-craft defence exercises vessels must comply with the orders of the port officer in this department.

The outer side should be properly lighted, and as well gangways and places of work on the vessel. Uncovered holds should be protected during interruptions of work and during the night. The instructions of the Port Authority should be immediately complied with, especially those dealing with a shift of berth and other details.

Licensed undertakings provide watchmen.

d) Restrictions or Movement of personnel.

Members of the crew of a vessel lying in the port cannot be admitted into Danzig or allowed inland without a pass from the Komisariat Rządu in Gdynia.

Passengers and tourists receive control cards. It is forbidden to photograph the port or public objects.

There are restriction on carrying from the ship monopoly articles (e. g. alcohol. matches, tabacco etc.)

e) Supplies.

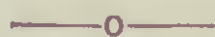
Coal fuel in great quantities and of the highest quality is provided by three special vessels in the port and in the roadstead.

Liquid fuel up to 300 tons in 24 hours is provided in the Southern Basin by the State Petroleum Refinery, "Polmin"; as well light fuels (benzine and naphta) are sold at export prices.

Enquiries should be made about the trade conditions for the purchase of coal fuel.

Duty free food provisions, except monopoly and excised articles, may be obtained at export prices from the stores in the Free Customs Zone only from firms licensed by the government.

Drinking and boiler water is supplied by the port water supply at prices according to the list of tariffs.



TIME SIGNAL.

Exact time is signalled each hour from the top of the ironwork tower on the roof of the Marine Observatory.

The signals are given automatically by means of a powerful electric white lamp. The light is so powerful that the signals are perceivable at every time day and night.

The time signal consists of 3 long flashes:

The first 2 minutes before the full hour, the second 1 minute before the full hour and the third ends exactly at the commencment of the full hour.

Regarding compensation of compasses, examination and repair of nautical instruments, meteorological mattters, ship's lanterns, correction of nautical charts and hand-books, informations as to ice (in winter time) call at the Marine Observatory of the State Institute for Meteorology, Gdynia Washington Street, office hours 8—15. Telephones 18-00 and 19-40. Telephone informations may be obtained from 8 to 22.



Zarząd w Warszawie, ul. Traugutta 8.

Adres telegr. „GIRARD“ Telefony: 685-84, 643-10, 673-00

Ilość pracowników 5.000.

Najstarsza i największa fabryka wyrobów **lnianych** w Polsce dostarcza

płótna bielone, kremowe, kolorowe — bieliznę pościelową, stołową białą i kolorową — różne ścierki, ręczniki, drelichy na ubrania — prześcieradła, ręczniki i dywaniki kąpielowe — płótna chodnikowe, materacowe i markizowe — płótna oponowe i plandeki surowe i impregnowane — płótna opakunkowe, workowe i sienniki.

Wyroby te można otrzymać we wszystkich lepszych sklepach włókienniczych.

Żyrardów Manufactures

Company Limited

Head Office 8, Traugutta Varsaw

Telegrames and Cables „GIRARD“ Telephones: 685-84, 643-10, 673-00

5.000 Employees.

The largest and Oldest **Linen** Mills in Poland offers the following articles:

bleached, creamed and dyed linen — bed linen, white and coloured table linen — different towels and towellings — drillings — bath sheets, towels and rugs — linen for mattresses, window shades and stair carpets — canvasses and tarpaulins, raw aud impregnated — wrapping linen, sackings.

These goods can be obtained in all first class retail shops.

HARBOUR REGULATIONS.

At the time of publication of the present regulations, the disciplinary decrees concerning them, issued by the Maritime Office at Gdynia on the 29th of May, 1933, are still in force. However, these decrees will soon be revised in accordance with a project now being worked out.

The remarks in parentheses [ ] pertain to changes which are expected to be soon enacted, although they not binding as yet.

GENERAL REGULATIONS.

TERRITORIAL BOUNDARIES.

§ 1.

The boundaries of the port of Gdynia are set by the decree of the Ministry of Trade and Industry issued on the 24th of July, 1936. (Legislative Records, No. 65, entry 480).

ADMINISTRATIVE POWER IN THE HARBOUR.

§ 2.

The harbour and navigational administrative authority for the area of the Commercial Harbour resides in the Harbour Master's Office, at whose head is the Harbour Master. His executive officials are, the Wharves Inspector, harbour officers, pilots, boatwains and harbour guard.

The boatswains and harbour guard when on duty wear a uniform.

EXECUTION OF ADMINISTRATIVE ORDERS.

§ 3.

All administrative instructions of the Harbour Master's Office, shall be immediately observed and executed. In execution of official functions the officials of the Harbour Master's Office have right of entrance at any time to all ships, yards, warehouses and all manner of harbour installations.

Administrative instructions of the Harbour Master's Office not executed immediately or within the time stated are to be executed by the requisite compulsory means as prescribed in the decree of the President of the Polish Republic, March 22nd, 1928 on measures of compulsion in administration (Dz. U. R. P., Nr. 36, item 342), and without remitting the punishment and legal action involved (§ 91).

COMPLAINTS, AND APPEALS.

§ 4.

Complaints against the proceedings of the executive officials of the Harbour Master's Office may be made to this Office. The decree of the President ob the Republic, March 22 nd. 1928 on administrative procedure (Dz. U. R. P. Nr. 36, item 341) permits of appeals from the decisions and instructions of the Harbour Master's Office to the Port Authority. These appeals must be made through the Harbour Maste'r Office.

The bringing of an appeal against an administrative instruction of the Harbour Master's Office does not hold up its execution.

RESPONSIBILITY OF SHIPS'CAPTAINS FOR BREACHES OF REGULATIONS.

§ 5.

The master or person in charge of a ship is obliged to see that the crew, passengers and other persons engaged in the ship do not infringe these orders.

In case of infringement of binding regulations or infringement or nonobservance of any order, while on board ship, by the crew or any person engaged on the ship, the master shall bear the punishment unless the person offending be discovered before departure of the ship.

Whenever the following regulations speak of orders or restrictions to be laid on ships the master or person in charge, or, in his absence, the owner of the ship, shall be responsible for their observance.

§ 6.

All ships and floating apparatus comparable to them and all persons being within the area of the commercial harbour and its roadstead are subject to these regulations.

IN THE ROADSTEAD.

FLYING NATIONAL FLAGS. ANCHORAGE SIGNALS.

§ 7.

A ship lying in the roadstead or entering or leaving the port is to fly its national ensign independent of the hour of day.

A ship lying at anchor in the roadstead may not lie in the entrance canal and is always to drop anchor in the direction to the south of the North Entrance.

An anchor cast in the roadstead is to be supplied with an anchor buoy.

The national flag may be lowered after the mooring of the ship in harbour.

A ship that has cast anchor is to carry during the daylight hours, a black globe in the spot prescribed for the anchor light.

SHIPS WITH INFLAMMABLE OR EXPLOSIVE MATERIAL.

§ 8.

A ship with inflammable or explosive material on board is to fly the flag "B" according tho the International Signal Code, and at night, in its place, a red light, during the whole time of her stay in the roadstead or in harbour until the discharging of this material be completed.

Such a ship is to observe the special regulations, concerning the handling of explosive materials given below (§§ 63—68).

SIGNAL OF A SHIP EXEMPT FROM PILOTAGE.

§ 9.

Ships exempted from the obligation of taking aboard a pilot (acc. to the regulation of § 22 point 4 of these regulations) are to fly on their foremast the flag "U", ("H") and at night in its place two white lights one above the other at a distance of 185 cm. and visible all round.

SIGNALS DURING THE TESTING OF NAVIGATIONAL INSTRUMENTS.

§ 10.

A ship manoeuvring in the roadstead with the purpose of testing compasses is to fly the flag "K" on the foremast. This flag may also be used as a signal while testing the radio apparatus or hydrophone or similar navigational instruments.



Apteka pod Gryfem

wł. Antoni Małecki — Gdynia, ul. Starowiejska 34, tel. 15-29

Najstarsza apteka w Gdyni.

Wykonuje wszelkie dostawy na statki, wchodzące w zakres lecznictwa.

The GRYF Pharmacy

Proprietor: Anthony Małecki

Gdynia, Starowiejska str., No. 34. Telephone: 15-29

The oldest Drug-Store in Gdynia.

Delivery of all kinds of medicines & sanitary articles to ships.

QUARANTINE.

QUARANTINE SIGNALS.

§ 11.

A ship subject to sanitary inspection according to the international sanitary regulations is obliged in approaching within sight of the harbour to raise the flag "Q" and at night a white light in its place. On filling up the questionnaire presented by the sanitary controller or pilot, the ship immediately receives freedom of movement, unless it comes from a port considered as infected by plague, cholera, small pox or yellow fever or has on board persons suffering from one of the above diseases.

THE QUARANTINE SIGNAL FOR INFECTION.

§ 12.

If a ship comes from a port considered as infected by any of the above diseases (§ 11) or has on board persons suffering from these or other major diseases, she is to fly by day the flag. "QL", at night a white light, and is obliged to submit to medical inspection.

All communication with the land or change of the berth allotted by the Harbour Master's Office is forbidden until an inspection takes place or instructions be given by the harbour doctor.

According to the result of the medical inspection, the ship obtains freedom of movement after fulfilling the conditions demanded in individual cases by the sanitary regulations, or is considered as infected and submitted to quarantine regulations.

[A quarantined ship arriving from a foreign port, must, according to the Rules of the International Sanitary Convention of Paris, passed June 24th, 1926, raise a flag marked "QQ" in so far as no one on board suffers from plague, cholera, yellow fever, or small pox "QQ" and in so far as the sanitary conditions of the ship or state of health of crew and passengers are of a suspiciousnature.

If persons are found on board with contagious diseases or if persons who suffered illness five days ago are on board, the ship raises a flag marked "QL". In the night the ship must be lit witth a red light two metres above a white light, both of which must be visible from a distance of one nautical mile].

STATEMENTS OF STATE OF HEALTH ON A SHIP.

§ 13.

The master, doctor and crew on a ship are obliged to give the pilot, sanitary controller or harbour doctor precise replies and explanations to all questions concerning the state of health on the ship and in particular to give all cases of death or sickness which have occurred during the voyage.

BILL OF HEALTH AND CERTIFICATE OF DERATISATION.

§ 14.

The master is obliged to show the sanitary controller or pilot, on demand, a bill of health from the last port of departure and a certificate of deratisation.

If the certificate of deratisation has lost its validity or if the ship prove overrun by rats she must submit to ratting, should the harbour doctor so determine. Ratting, is to be carried out under the control of the harbour doctor and by specialists in the town specially nominated for this work in the harbour.

AVOIDANCE OF QUARANTINE.

§ 15.

A ship which does not submit to the prescriptions contained in § 12 cannot enter the harbour, but may, after satisfying the demands of the sanitary convention, discharge passengers and cargo in the roadstead. These are then subject to sanitary proceedings as in the regulations.

SANITARY REGULATIONS.

SANITARY INSPECTION.

§ 16.

All merchant vessels being in the harbour are subject to sanitary inspection and control, accomplished by the harbour doctor.

REPORTING SICKNESSES ABOARD.

§ 17.

The master is obliged to inform the Harbour Master's Office immediately of any sicknesses occurring on his ship during his stay in harbour. This information will be passed on without delay to the harbour doctor.

The master, doctor and crew are obliged to give the harbour doctor precise replies and truthful explanations to all questions concerning the state of health on the ship.

Members of the crew who have suffered from an infectious disease may leave the ship after the harbour doctor has examined them and accorded his permission.

ISOLATION OF DISINFECTION.

§ 18.

The harbour doctor is at liberty to carry out on board ship any kind of isolation, disinfection, or even distancing from the ship or other action.

Sailors suffering from venereal diseaes can receive free treatment from the harbour doctor.

DERATTING.

§ 19.

Every ship moored in the harbour is obliged on the demand of the harbour authorities to place on the moorings shields against rats.



BERGTRANS

SHIPPING COMPANY LTD. DANZIG

Telefon 225-41 Telegr.: „BERGTRANS"

Lloyd's Agency

Shipbrokers & Chartering Agents, Coal exporters — Bunker Suppliers, Tourist Agents - Average Agents etc.

Deratting of the harbour territory os carried out when it is considered necessary, never, however, less than twice a year, by persons or institutions authorised for this purpose by the Harbour Board. Deratting is compulsory and is carried out at the cost of persons or enterprises having their own or hired buildings, the contribution being proportionate to the number of square metres these occupy.

§ 20.

It is forbidden to use unboiled water from the basins for cleaning, cooking, esting and drinking utensils.

PILOTAGE.

OBLIGATION TO TAKE A PILOT.

§ 21.

Ships of over 500 G. R. T. entering or leaving the harbour or changing their berth in the harbour must avail themselves of the services of a harbour pilot appointed by the State.

Unauthorised persons are forbidden to fulfil the duties of a pilot.

EXEMPTIONS.

§ 22.

The following categories of ships are freed from the obligation of taking on board a pilot:

1. all warships,
2. all ships belonging to the Polish Government, the Free City of Danzig and the Harbour Authority of Danzig, unless used also for profit.
3. foreign school ships, unless used also for profit, and also Polish and foreign yachts on showing membership of some recognized Yacht-Club,
4. ships whose masters have passed an established pilotage examination at the Harbour Master's Office,
5. Polish and Danzig ships of regular coastal lines plying between the Polish port and Danzig,
6. ships receiving for one occasion only permission from the Harbour Master's Office to enter or leave the harbour or change their berth without a pilot,
7. ships changing their berth in the roadstead.

SUMMONING A PILOT.

§ 23.

The Harbour Master's Office dispaches a pilot to bring a vessel into harbour on receiving a demand from a ship (by means of the pilot signal) or an order of a ship's broker, and a pilot for conducting a vessel out of harbour or to a new berth in harbour on receiving an oral or telephone demand from the ship or broker.

In the second case a pilot should be ordered and the exact time given at which he will be required at least two hours before the time given for his coming aboard.

OBLIGATION OF GIVING THE PILOT INFORMATION.

§ 24.

Before entering the harbour the master is obliged to give the pilot all data regarding the ship's stowage capacity, measurements, normal draught, type of cargo, number of passengers and crew and their state of health, etc. If there are sick persons or explosive cargo aboard the master must act according to the pilot's instructions.

PILOT'S RESPONSIBILITY.

§ 25.

The pilot places at tthe disposition of the ship's master his advice, experience and knowledge of the harbour waters. The master of the piloted ship always remains responsible for the direction of the ship.

On the master's demand the pilot can give direct orders for manoeuvring the ship but only on condition that the master or his substitute be present in order to be able to change the pilot's orders in case of necessity.

PILOT'S CERTIFICATE.

§ 26.

After accomplishing his work the pilot presents to the master to fill in and sign the pilot's certificate, whose form is established.

Inducing the pilot to accept any material or personal reward for duty performed, for himself or any third person, is punishable by § 293 of the criminal code.

OBLIGATION TO USE TUG-BOATS.

OBLIGATION OF USING TUGS.

§ 27.

A ship with normal draught of over 5.95 m. (19½ feet) or of over 2,000 G. R. T. is obliged to avail herself of the services of at least one tug-boat from the moment of passing the harbour entrance to that of mooring or from the moment of unmooring to that of leaving the harbour, and this independent of the conditions for manoeuvring; also in cases of shifting berth.

SPECIAL OBLIGATIONS.

§ 28.

Also in cases where the manoeuvring of a ship of less draught or tonnage than that defined in § 27, without the assistance of a tug-boat, endangers any other vessel, the wharf or any harbour apparatus, holds up or complicates the movements or manoeuvres of other ships, or continues too long, the master is obliged on the demand of the pilot to avail himself of towage as indicated by the pilot.

SALES OFFICE OF THE POLISH TUBE WORKS

Katowice 1, ul. Mielęckiego

Telegraphic Addres: „RURPOL"

EXPORT OF STEEL — AND IRON PIPES:

Gas, Water — and Steam Tubes welded or seamless. Boiler Tubes seamless

LOCOMOTIVE TUBES ACCORDING TO VARIOUS SPECIFICATIONS

Other seamless Tubes for different purposes.

Biuro Sprzedaży

Polskich Walcowni Rur

Sp. z o. o.

Oddział w Warszawie

IN THE SOUTH BASIN.

§ 29.

A ship steered to the South Basin, to entering which there are temporary manoeuvring difficulties, is obliged to avail itself of towage services should the pilot so demand.

IN A STRONG WIND.

§ 30.

In case of unfavourable wind of a power of 4 or more (Beaufort scale) a ship of less draught and tonnage than defined in § 27 is obliged to avail herself of towage in approaching and leaving the quay.

HARBOUR NAVIGATION.

GENERAL REGULATIONS.

§ 31.

The regulations of Feb. 5th. 1906 as to navigation on sea routes (German Year Book, p. 120) are to apply to the navigation of ships in the area covered by the following regulations, where these do not otherwise decree.

NAVIGATION IN ROADSTEAD.

§ 32.

Ships of over 100 $m.^3$ gross size are obliged when moving in the roadstead along the breakwater to take precautions in entering the harbour or passing the harbour entrances, and maintain a distance of at least 500 m. from the breakwater, ships of smaller size a distance of 200 m.

All ships are forbidden to approach nearer than 100 m. to the submarine syren marked on the water by a yellow buoy with black stripes and situated by the main entrance to the harbour (150 m. S. E. of the left entrance ligthouse), and also to pass between this buoy and the eastern breakwater.

ORDER IN PASSING.

§ 33.

A ship entering harbour is to make way for a ship leaving harbour.

In harbour waters ships in motion are to keep to their right and pass with their left side to ships going in an opposite direction unless there are obvious obstacles to this.

A ship entering or leaving the harbour without a pilot should come to the port entrance and cross this along the axis of the entrance canal, unless this is prevented by some higher power or by the liability of average.

PRECEDENCE IN PASSING.

§ 34.

The general regulations concerning ships passing do not bind a ship which bears at its fore top-mast the signal "Precedence of Path". This signal is by day a black roll, by night two white lights suspended in a vertical line at a distance of 185 cm. from one another and visible from all sides.

Ships not bearing this signal are obliged to yield place to ships which have hoisted it.

The following categories of ships are authorised to hoist this signal:

a) passenger and cargo ships conducted by harbour pilots,

b) piloted ships in towage and towed units without motive power, such as pontoons, floating cranes, dredgers, elevators etc.

Ships and units mentioned under b) are obliged to give place to ships mentioned under a) unless there is any obvious obstacle to this.

Two ships bearing alike the precedence of path signal pass according to the general regulations.

§ 35.

Should a pilot or harbour vessel hoist flag "Z" the master of the ship which the pilot or harbour vessel is approaching should decrease speed or stop

his ship in order to enable the harbour authorities to come alongside to obtain information or give the ship instructions. At night in place of flag "Z3" will be two red lights in a vertical line at a distance of 185 cm. and visible from all sides.

CUTTING IN

§ 36.

In the harbour entrances, the port canal and inside the harbour cutting in front of another ship is forbidden.

FOWAGE.

§ 37.

A vessel towed in harbour should be led by a short towing line, and if it has no helm, be fastened alongside the towing ship unless any other method of fastening be necessary.

Every vessel being towed must have on deck some person acquainted with her management; on a vessel possessing a helm he shall be at the stern, and on a vessel without helm in the front part, unless his presence in other places be absolutely necessary.

Towing more than one vessel is allowed only with the permit of the Harbour Master's Office. Ships are forbidden to attach themselves to any towing line or vessel being towed.

A vessel towing another is forbidden to cast off the vessel it is towing before this has safely moored in its right place. In case of average or the breaking of the towing line the vessel towing and the vessel towed should remove from any route on which they are as speedily as possible.

SPEED OF SHIPS IN HARBOUR.

§ 38.

The speed of tramps and tugs is not to exceed: 7 knots in the roadstead, 5 in the outer basin, 4 in the harbour basins and the entrance canal to the inner harbour.

Maklerstwo okrętowe
Klarowanie statków
Shipbrokers & Line Agents

Agentura Okrętowa

F. G. REINHOLD Sp. z o. o.

Maritime Agency F. G. Reinhold Ltd.

Ekspedycja regularnych statków z Gdyni do:

Kopenhagi, Aarhus, Odense i do wszystkich duńskich portów prowincjonalnych, do portów szwedzkich i norweskich, do Rygi, Tallinna i do wszystkich portów fińskich, do Hamburga, Amsterdamu i do wszelkich portów nad Renem i Menem, do Dunkierki, Le Havre, Bordeaux, Marseille, do portów hiszpańskich, do Casablanca, Tanger, Ceuta, Melilla, Oran, Algier, Tunis, Genua, Livorno, Neapel; Catania; Messina, Palermo i do innych portów Morza Śródziemnego i Adriatyckiego, do Liverpool, Manchester, Birkenhead, Warrington, Swansea, Newcastle on-Tyne, Leith, Grangemouth, Glasgow, Dundee, Aberdeen, do Irlandii, do wysp Faroer, do Islandii, do Nowego Yorku i do innych północno-amerykańskich portów, do Canady, do Indyj zachodnich, do Ameryki Południowej, do Indii holenderskich, do Dalekiego Wschodu i do wszystkich poważniejszych portów zamorskich.

Regular Steamship Lines:

Shipment of goods by direct liners or on through Bill of Lading from Gdynia-Danzig to Copenhagen, Aarhus, Odense and the principal Danish provincial ports, Swedish and Norwegian ports, Riga, Tallinn, principal ports of Finland, Stettin, Berlin and all Oder and Elbe ports, Hamburg, Amsterdam and all ports on the River Rhine and Maine, Dunkirk, Havre, Nantes, St. Nazaire, La Rochelle-Pollice, Bordeaux, Marseilles, Spanish ports, Casablanca, Tanger, Ceuta, Melilla, Oran, Algier, Tunis, Genova, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo and other Mediterranean and Adriatic ports, Liverpoll, Manchester, Garston, Preston, Birkenhead, Warrington, Swansea, Leith, Grangemouth, Glasgow, Dundee, Aberdeen, Ireland, Faroe Islands, Iceland, New York and other North American ports, Canada, West Indies, South America, Africa, Dutch East Indies, For East and all other principal Overseas ports.

CHARTERING — — — — — AGENCIES OF SHIPS

Gdyński Import Owoców Południowych

Gdynia, ul. Władysława IV. Nr. 30a

Telefony: 1285, 1287 Adr. telegr. „Gdynimowpol"

Eksport płodów rolnych

Import wszelkich owoców południowych świeżych i suszonych

Dojrzewalnia bananów

Larger ships must go dead slow. At night or at times of poor visibility the speeds given above should be appropriately diminished.

While passing open (deckless) and also heavily loaded ships speed should be diminished or the engine stopped altogether, so as not to subject these to wash.

Dredgers at work, floating cranes, and pile drivers at work should be passed dead slow and diving boats in position should be passed with engines shut off.

CASTING ANCHOR IN HARBOUR.

§ 39.

Anchor may be cast in harbour only at the recommendation of the pilot, with the permission of the Harbour Master's Office or in cases of immediate danger.

If anchor is cast it must be fitted with an anchor-buoy. It is forbidden under any circumstance to cast admiralty anchors in harbour.

Dredgers must use anchors with a single arm; shold they use others they are to mark their position with an anchor-buoy.

DRAGGING ANCHORS FORBIDDEN.

§ 40.

It is strictly forbidden to drag anchors along the bottom across the harbour entrance or enclosed spaces, especially in the neighbourhood of cables, which are advertised by warning marks and by the inscription "Kabel".

TURNING OF SHIPS.

§ 41.

If a ship turning in a basin or canal and bearing against the wharf find itself in such a position that the passage of other ships beside it is difficult or endangered, these ships shall stop and wait until it is possible to pass safely the ship that is turning.

REVOLUTION OF SCREW BY THE QUAY.

§ 42.

The revolution of a ship's screws while standing by the quay is permitted only for testing the machines and leaving the quayside and under condition that the number of revolutions of the screw or screws be not greater than at low speed.

Twin-screw ships should bear a warning at both sides on a conspicuous part of the stern.

During trials of machines one of the deck officers of the ship must be on the stern and is responsible for the safety of all objects which may be in proximity to the screw or screws during their revolutions.

Before starting the screw and during its motion ships and boats in the immediate proximity should be warned of the danger; if they approach dangerously near the screw should be immediately stopped.

Tests of machines should be carried out in such manner that the direction of revolution of the screw be changed sufficiently often not to subject the ship's mooring ropes or the mooring posts on the quay to too great strain.

SIGNALS.

ACOUSTIC SIGNALS.

§ 43.

Ships using their own motive power should give signals with whistle or syren in the following cases:

a) on approaching the harbour entrances or on entrance to the inner basins,
b) on meeting other ships in motion,
c) during fog, snow or showers in accordance with the decisions in § 31 of these regulations.

In other cases, apart from those mentioned above, signals should be given only in cases of absolute necessity.

OPTICAL SIGNALS.

§ 44.

Ships being towed should use the light signals prescribed in § 31 for ships in motion.

All floating units not bound to show position lights should show constantly during motion a white light visible all around.

While standing at the quayside at night ships should show a constant white light on the stern and a white light at the centre of the side towards the water on a level with the upper deck. If several ships are standing together the innermost should show this white light.

RADIOTELEGRAPH SIGNALS.

§ 45.

The right and the method of giving radiotelegraph or radio-telephone signals is etablished for foreign warships and military airships and for all merchant vessels and airships being in the commercial harbour, by the regulations of the Ministries of Post and Telegraph, War, Industry and Commerce and Communications (Oct. 8th. 1930, Dz. U. R. P. Nr. 87, item 682).

In particular all vessels, merchant and other (except foreign warships military airships) have the right to give such signals only in exceptional cases when the ship has no other means of communicating with the land, and then with the consent of the nearest coastal station.

The reception of broadcast radio signals is permitted on condition that this does not cause complication of existing radio communications.

SIGNALS FOR DREDGERS AND DIVERS.

§ 46.

Dredgers working in harbour should show at the side free for traffic the following signals:

by day: 2 red cones
by nigth: 3 lights in a vertical line, the top and bottom ones red, the centre white.

Divers: should show the following signals:
by day: a red flag in a conspicuous place
by night: a red light over a white one, visible all around.

Eksport skór surowych
Michał Bandler
Kraków — New-York
Hotel Polonia

REGULATIONS AS TO LYING IN HARBOUR

ARRIVAL AND DEPARTURE OF SHIPS.

§ 47.

The master or his authorised substitute (broker) is obliged to inform the Harbour Master's Office without delay of the ship's arrival and at the same time to submit the ship's certificate, certificate of size, list of crew, copy of manifest and a list of passengers and their nationality.

On the day of departure of a ship the master or person in charge of the ship must hoist on the foremast the flag "P" and also submit to the Harbour Master's Office an advice of departure, testimonial as to the regulation of portal dues, testimonial as to the regulation of portal dues, testimonial of fulfilment of customs regulations, copy of manifest of cargo taken aboard from the port and list of passengers taken aboard in the port. On this is dependent permission to leave the harbour.

The master or his authorised substitute responsible for the correctness of his statements, makes these statements on regular forms and appends his signature.

Polish sea-going merchant ships are also obliged to submit to the Harbour Master's Office at the beginning of each calendar year certificate of safety and of the inspection of main and auxiliary boilers.

The stay of foreign passengers and crews in the harbour and port is regulated by the decree of the Ministry of Home Affairs, Nov. 18th, 1929. (Dz. U. R. P. Nr. 76, item 575).

EXEMPTION FROM ADVICE.

§ 48.

The following categories of ships are completely or partially exempt from the obligation to give advice of arrival or departure (§ 47):

1. all warships,
2. Polish tramps and Polish fishing ships and tugs which have made a yearly payment,
3. ships engaged in the construction or conservation of the harbour or its installations, unless they are employed also for profit,
4. Polish yachts and similar craft, harbour craft unless sailing abroad or returning from abroad.

ALLOTMENT AND CHANGE OF BERTH.

§ 49.

All ships are forbidden to approach the quay, berth themselves there or shift berth in harbour without first obtaining permission from the Harbour Master's Office. The Harbour Master's Office allots berths and has the right in case of need to demand a shift of berth or the conducting of a ship from the harbour at the ship's cost. If it appear that a ship which is ordered to shift berth have insufficient crew for accomplishing the necessary manoevres, the Harbour Master's Office can accomplish these manoevres on its own instructions, hiring the necessary additional service and apparatus. The ship shall bear all costs arising from this.

Before berthing by a quay a ship should turn about so that its bow is turned towards the exit from the harbour or basin, unless this hinders transhipment or is for other reasons inconvenient.

MOORING.

§ 50.

A ship's mooring ropes can be fastened only to mooring posts or rings intended for that purpose. Ships should be properly moored so that the mooring ropes can be easily cast loose in case of need.

Ropes can be extended across a basin or canal to the opposite bank only in cases of absolute necessity and after obtaining permission from the Harbour Master's Office.

GEODEZYJNE INSTRUMENTY
H. ROZEN
WARSZAWA, KRUCZA 36 TEL. 941 78
TEODOLITY — NIWELATORY
PRZYBORY MIERNICZE

Ropes so extended must be temporarily cast off on demand and at night taken away altogether.

The master or person in charge of a ship is responsible for its proper mooring, for the sufficient strength of the mooring ropes used and for their due strengthening in strong winds.

Should the Harbour Master's Office demand the mooring of one ship alongside another, the ship standing by the wharf is to permit the mooring ropes of the other ship to be properly fastened on it.

IN THE COAL BASIN.

§ 51.

Ships in the Coal Basin are forbidden to leave the wharf with the assistance of the buoys there. The buoys may be used, however, for securing ships standing by the Swedish Wharf in a wind of 5 or more (Beaufort scale).

MOORING COMPANIES.

§ 52.

In mooring and unmooring, ships are obliged to avail themselves of the services of mooring companies. This does not bind ships of less than 100 G.R.T.

CONNECTION OF A SHIP WITH THE LAND.

§ 53.

Boarding a ship which is lying by a wharf must be made safe and possible by means of bridge, steps, gangway or other such device. Passage between the ship and land is forbidden until such device shall have been fitted up. Such device must be sufficiently strong and wide, and at least on one side provided with a sufficiently strong balustrade or rope, and by night be sufficiently illuminated. When slippery from frost it must be sprinkled with sand.

In cases when one ship is moored alongside another the ship standing by the wharf is obliged to afford free and safe passage of the other ship and assist in fitting up proper means of approach, should this prove necessary.

Ships are also obliged:

1. to cover exhaust steam pipes and exhausts from pumps and drains so as not to scald, wet or dirty people or objects or to flood the wharf,

2. to replace the hatches during pauses in transshipment or to fence off open hatchways to a height of 80 cm., if their edge be lower than this,

3. to take inboard or remove derricks, lifeboats and any other articles standing out beyond the side of the ship,

4. to place admiralty anchors on deck and draw stockless anchors completely to the hawse,

5. to remove all obstacles on the ship to the free movement of cranes on the wharf alongside the ship.

Every ship standing in harbour must be watched by at least one member of the crew.

This regulation does not bind ships in winter berth or not on service. The owner of such ships is to nominate a substitute and a watchman and to give their names to the Harbour Master's Office.

SIZE OF SHIPS ADMISSABLE TO THE FISHING BASIN.

§ 54.

Only ships with a cargo of fish, cutters of a length not exceeding 45 m. and fishing boats can be brought into the Fishing Basin, unless in any particular instance the Harbour Master's Office decides otherwise.

Ships larger than this, though not above 60 m., can be brought into the Fishing Basin only on the explicit demand of the master or the broker, accompanied by a written declaration to the effect that the ship accepts full responsibility for any average or damages that may occur.

BERTHING POSITIONS IN THE FISHING BASIN.

§ 55.

Fishing cutters brought into the Fishing Basin for regular berth are to stand in order of arrival from the south side at a distance of 10 m. from the Cashoub Wharf by the eastern spur and by the Fishing Wharf up to the lowered wall of this wharf, which is intended for small open boats. There are rings and other devices to serve for mooring the shpis.

The Cashoub Wharf is intended for ships with a cargo of fish for the fish refrigerator and the firm "Mopol". After discharging a ship is immediately to leave the Cashoub Wharf and occupy a position according to the regulations given in the preceding paragraph.

The western wharf by the junction of the streets Śledziowa and Św. Piotra is intended for dischanging goods from ships on to carts or motors and loading them from these on to ships.

It is forbidden to traffic in fish on the wharves or to cast dead fish or other refuse into the water or on to the wharf.

TRANSHIPMENT AND STORAGE OF CARGOES.

CONTROL OF SHIPLOADING.

§ 56.

The Harbour Master's Office has right of control over the amount and securing of deck cargo and the maximum amount of total cargo. It is forbidden to load a ship above the recognized limits.

The Harbour Master's Office can refuse to permit the departure of an overloaded or unduly unbalanced ship until it shall have been partiolly unloaded or the cargo righted. The ship itself bears any losses arising from detention or partial unloading.

TRANSHIPMENT.

§ 57.

Transhipment is to be accomplished only by means of cranes, bridges and other safe and suitable transhipment apparatus. If these are faulty they are to be repaired or removed on the demand of the Harbour Master's Office. The master of a ship is obliged to show, on demand, a certificate for moveable transhipment apparatus.

It is forbidden to roll cargo along the edge of the wharf or along the railway lines.

During the discharge of cargo in powder or lump form, such as sand ballast, slag, stones, scrap iron, ore, ash, coal, rice, grain, Thomas slag etc., a canvas is to be stretched between the wharf and the ship or some other means employed of preventing the materials falling into the water.

During the discharge of scrap iron, scraps are to be constantly removed from the railway track.

STORAGE.

§ 58.

It is forbidden to store goods on the wharves or open spaces without the permission of the Harbour Board (Wharfside Administration). In case of permission being accorded any instructions given as to the method of storing are to be observed.

During loading or discharging, cargo of any description may be placed temporarily, in case of necessity and only so long as necessary, in open places free from railway tracks, with the permission of the Harbour Board (Wharfside Administration). Such cargo is to be immediately removed or so placed

as not to impede traffic should the Harbour Board (Wharfside Administration) so demand.

It is forbidden to store hay or straw in a loose state.

It is forbidden to place any kind of cargo during transhipment so as to rest against the walls of government warehouses. Goods may be conveyed along the loading ramps of government warehouses only in vehicles with rubber tires.

DAMAGE TO HARBOUR INSTALLATIONS.

§ 59.

Harbour installations should be used considerately and in such a manner as to avoid damaging them.

The master or person in charge of a ship is to inform the Harbour Master's Office immediately of any damage caused by the ship or its crew.

A ship which has damaged the wharves, cables, harbour installations or marine signs is obliged to repair the damage before leaving harbour or to lodge such security as may be demanded with the Harbour Board.

TIMBER STORING.

METHOD OF STORING.

§ 60.

Timber stored in harbour yards is to be stored in seperate piles of length and breadth dependent on the measurements of the material stored, and of a height not exceeding 4 m.

If a row of piles exceeds 50 m. in length, there should be in the centre of it an interval of not less than 5 m.

GUARDIAN SHIP.

§ 61.

The owners of timber stores not intended for their own use are obliged to appoint regular, reliable guardians to watch over the stores day and night. The names of these guardians must be submitted to the Harbour Master's Office.

Unsuitable guardians must be immediately replaced on the demand of the Harbour Master's Office by other, suitable ones.

THE DUTY OF GUARDIANS.

§ 62.

It is the guardians' duty to be constantly present in the timber yards given them to watch over, and to keep good watch.

FIRE REGULATIONS.

SHIP WITH EXPLOSIVE ORINFLAMMABLE CARGO.

§ 63.

A ship with explosive or inflammable cargo may enter the harbour only on receiving permission from the Harbour Master's Office and being assigned a place to discharge.

Ships loaded with inflammable liquid are to extinguish all fires on board before entering the harbour.

Ships with a cargo of explosive or inammable materials are to observe minutely all instructions given by the Harbour Master's Office with regard to loading or discharging such materials and are subject to a constant supervision appointed by the Harbour Master's Office.

Advice of such cargo should include information as to the type and amount of material and its manner of packing. This does not concern small quantities of explosive material for signalling purposes or firearms possessed by persons on the ship.

The above applies also to ships with a cargo of carbide.

SECURITY IN THE DISCHARGING OF EXPLOSIVES AND COTTON.

§ 64.

All funnels of a ship which is dicharging explosive or inflammable material or cotton must first be appropriately made safe, as also those of other ships standing in the proximity. The same is binding on all steam-engines which pass ashore. These must also have the ash-box firmly closed.

During the discharging of explosive and inflammable materials, all raw fibre materials and also straw and hay, all the ship's fire apparatus must be kept ready for instant use.

During pauses in discharging, the hatchways must be immediately covered. During the whole time of discharging, the ship is subject to the supervision of a guard appointed by the administrative authorities. The Harbour Master's Office can also demand that a tug be kept constantly in readiness. The ship bears the expenses of supervision and of the tug.

It is strictly forbidden to place explosive material on the wharves even momentarily. Other materials than those mentioned above must be made safe by waterproof canvas wrappings or other means.

FIRE AND LIGHTS NOT TO BE USED ABOARD SHIPS.

§ 65.

The use of candles and matches and of fire and all lights except position ligthts and the smoking of tobacco are forbidden during the ship's stay in port:

1. on ships with a cargo of explosives or of inflammable liquid,
2. in the hatchways holds of ships laden with inflammable material or raw fibre material of any kind, such as cotton, wool, jute, flax or with articles manufactured of such materials,
3. on the deck of any ship standing in proximity to the place of discharging the materials in. 1.

Nad polskie morze

jeśli autem to tylko

n a o l e j a c h



GALKAR-LUX

THE USE OF FIRE AND LIGHTS ABOARD SHIPS.

§ 66.

In cases where it is not absolutely forbidden to use lights and fire (65), all persons doing so are to observe the utmost precaution.

Light may be used aboard ship only in properly closed lanterns. Lamps with open flames may be used in the boiler-room and engine-room.

Vegetable oils (and not petrol or other oils) should be used in lighting the hold and manholes by lantern. It is forbidden to light, open or extinguish lanterns in the hold or manholes.

Holds of ships with a cargo which produces much dust during transhipment may be lighted only by electricity.

Ash and all cleansing material impregnated with fat or oil should be kept in tightly closed fire-proof cases.

FIRES ON BOARD SHIP, BOILING TAR ETC. FUMIGATION.

§ 67.

Fire may be kindled on a ship's deck only in safe grates and must be under constant observation.

It is forbidden to heat or melt pitch, tar, resin, asphalt and oil on a ship's deck. This can be done ashore in places indicated by the Harbour Master's Office.

A ship may be fumigated only with the permission of and in a place indicated by the Harbour Master's Office.

FIRESIGNALS.

§ 68.

If a fire should break out in the harbour area or close to it ships' crews should return immediately on to their ships. All instructions of the Harbour Master's Office concerning towage of ships of for affording assistance in rescue work must be immediately complied with.

All tugs which are in harbour, as well private as governmental, must repair immediately to the Harbour Master's Office on hearing the fire alarm.

Any ship endangered by the fire should signal with long blasts of her syren or uninterrupted sounding of the ship's bell and continue this signal until she hear the harbour or town fire-syren signalling. A signal should also be given at the same time from the nearest automatic fire alarm.

STORAGE OF EXPLOSIVE MATERIALS.

§ 69.

The storage of explosive materials in harbour warehouses or other places not especially assigned for that purpose is strictly forbidden.

ILLUMINATION OF SHEDS.

§ 70.

Electric light is to be used for regular illumination of warehouses and all manner of sheds and yards.

In special cases the use of other forms of illumination is permissible, but only of properly closed lanterns.

FIRE APPARATUS.

§ 71.

Commercial and industrial enterprises must keep a sufficient number of suitable fire apparatus in their establishments.

STORAGE OF INFLAMMABLE GOODS.

Handy supplies of inflammable materials must be kept in special cases made secure from fire, in a place where water is drawn for daily needs; materials which give off inflammable gas on contact with water, in tightly sealed cases kept secure from damp.

No more inflammable material than is necessary for daily needs, as decided each day anew by the warehouse controller is to be stored or kept in handy warehouses.

Regular acetylene tanks are to be placed in a separate, well-aired place. It is forbidden to place them in forges or workshops. The valves and tubes of acetylene apparatus are to be frequently inspected and the used carbide is to be taken out, always by day before fresh carbide be placed in the tank.

Ash and all cleansing materials impregnated with paint and oil are to be kept in tightly sealed, fire-proof boxes and at the outside of a building.

SMOKING OR USING OPEN FIRES IN SHEDS OR ON RAMPS.

§ 72.

Smoking and the use of fire, naked light, matches and candles are forbidden:

1. during transhipment of explosive or inflammable materials, all manner of raw fibre, hay and straw,

2. in harbour warehouses and on their ramps and in the yards, or on the wharves in the proximity of any shed, except in offices and living rooms Suitable warnings as to this should be affixed to the entrance doors of such buildings and in other conspicuous places and in open and conspicuous places in the yards and on the wharves.

Smoking is also forbidden in the proximity of places where are notices forbidding smoking.

FIREWORKS.

§ 73.

It is forbidden to use fireworks, let off rockets or to fire shots containing inflammabele ingredients.

KINDLING FIRES ON WHARVES AND IN YARDS.

§ 74.

It is forbidden:

1. to kindle fires ashore without first obtaining the permission of the Harbour Master's Office. This does not concern territory used regularly for industrial purposes.

In case of obtaining the consent of the Harbour Master's Office, fire must be kindled in safe grates and be under constant supervision. It must be extinguished before leaving the grate.

2. to use any implement involving flames on the wharves or within a distance of 20 m. of warehouses or sheds.

3. to use petrol, benzine or other inflammable liquids for kindling fire in grates.

„AKOTRA"

Allgemeine Kohlen-Transportgesellschaft
m. b. H.

Danzig—Gdańsk, Langermarkt 17, Tel. 210-46/47/48

IRON STOVES.

§ 75.

It is forbidden to install iron stoves in warehouses or sheds, except in offices or living rooms.

The regulations of the President of the Republic, Feb. 16th. 1928, on building rights and the building of dwelling places (Dz. U. R. P. No. 23 item 202) must be observed in building or installing any kind of stoves in places where this is permitted.

FITTING ELECTRICAL INSTALLATIONS.

§ 76.

Electrical installations are to be fitted, changed or lengthened only by authorised persons, and in government warehouses and only with the permission of the Harbour Board.

Fuses are not to be mended with any material that happens to be lying about, such as wire.

After work is finished the flow of current to any room or rooms should be cut off by turning the main switch.

PAPER, STRAW, CHIPS.

§ 77.

Paper, straw and packing materials in general are not to be stowed with the cargoes but seperately in closed cases or in separate store-rooms.

No more sawdust or chips of wood is to be allowed to collect in places where joiner's, wheelwright's or similar work is carried on than is produced in the course of a day.

FIRE ALARM.

§ 78.

The person who first perceives a fire in the harbour should inform the first harbour-guard or policeman he meets. He is also under obligation to signal from the nearest automatic fire alarm.

MAINTAINING CLEANLINESS.

DIRTYING THE WHARVES, YARDS AND HARBOUR WATER.

§ 79.

It is forbidden in any manner to dirty the wharves, yards and harbour water, and especially.

1. to throw into the water or on to a wharf or to bury, ash, cinders, rubbish. scraps, rubble, straw, wood, wire, scrap iron; dead animals etc.

2. to pour or pump out in the harbour or roadstead oil, petrol, benzine or similar liquids.

The party loading or receiving cargo is bound to clear remnants and scraps of cargo and rubbish generally away from the wharves and warehouse ramps as soon as the transhipment is finished.

Rubbish should be deposited in bins placed along the wharves or in places specially assigned for this purpose. The lids should be replaced on dustbins after use. It is forbidden to poke or sort among the contents of the dustbins.

„BANAN - IMPORT"
Sp. z ogr. odp. w Gdyni, ul. Starowiejska 7 – Tel. 21-72 i 23-17
Własna dojrzewalnia bananów i łuszczarnia pestek morelowych
Gdynia Port Centralny ul. Polska
Import wszelkich owoców południowych i eksport produktów krajowych — specjalnie spożywczych, leśnych, strączkowych i warzywnych.

UNNECESSARY SMOKE.

§ 80.

Ships are forbidden to make an undue amount of smoke, such as to inconvenience traffic or people in the harbour.

ENTRANCE TO HARBOUR TERRITORY AND RESIDENCE THERE.

§ 81.

Unauthorised persons are forbidden entrance to harbour territory, that is wharves, yards, places bearing signs to that effect and all harbour plant.

This does not include ul. Centralna and ul. Polska, which are open for general traffic.

§ 82.

It is permitted to reside within the harbour boundaries only after obtaining the permission of the Harbour Master's Office.

Persons who have been granted official residences on harbour territory by Government Offices or by the Franco-Polish Consortium for Construction of the Harbour are, with, their households, exempt from the need to obtain this permission. The names of such persons should be submitted to the Harbour Master's Office.

VARIOUS REGULATIONS.

MARKING THE PLACE WHERE OBJECTS ARE SUNK.

§ 83.

Should an anchor, part of a ship's cargo or inventory or the ship itself sink in the harbour or roadstead, the master or person in charge of the ship is to mark the place of sinking immediately with a buoy and to advise the Harbour Master's Office of the occurrence.

The master or owner of the ship should take immediate measures for recovering the object sunk, otherwise it will come within the scope of the wreckage law of May 17th. 1874.

MARKING AND CONTROL OF SHIPS.

§ 84.

Every ship within the harbour area must be clearly and conspicuously marked with a name, letter or number.

A merchant ship may move in the area covered by these regulations if the person in charge and the engineer posses official authorisation to manage a ship and its engines.

FLOATING APPARATUS IN HARBOUR.

§ 85.

All floating plant, such as floating cranes, pontoons, docks, grain, elevators, bunkering apparatus, must have the permit of the Harbour Master's Office to be in harbour and ply their trade there.

MOORING, DIVING, FERRYING.

§ 86.

The permission of the Harbour Master's Office is necessary in order to engage in mooring, diving or the transportation of people over harbour waters.

§ 87.

It is forbidden to attach any kind of ship or other floating apparatus to any floating marine signs.

USE OF CRANES.

§ 88.

Cranes are not to be burdened above their stated capacity. Persons not working with them are forbidden to walk underneath cranes.

OPENING SHEDS, TAKING GOODS.

§ 89.

It is forbidden without authorisation to open government sheds, lifts or scales or to take goods from government warehouses.

VARIOUS CAUTIONS.

§ 90.

It is forbidden:

1. to go aboard a ship before it is moored. This does not apply to shipowners, brokers, agents and their employees or to moorers,

2. to accept unauthorised persons aboard or for these to go aboard, without the consent of the person in charge of the ship,

3. to drag up coal or other sunken articles in the harbour or roadstead or to fish there,

4. for unauthorised persons to gather up remnants of cargo on the wharves after transhipment,

5. for members of the crew to sell remnants of cargo or to buy and sell goods,

6. to establish stalls or set up any kind of sign or advertisement without permission of the Harbour Board. Posters and placards may be hung only on boards, posts and stalls intended for this purpose,

7. to photograph, draw or sketch any harbour objects or apparatus without the permission of the Harbour Master's Office.

8. to bathe within the harbour area,

9. to make unnecessary use of the harbour automatic fire apparatus.

PENAL DECISIONS.

PENALTIES.

§ 91.

Persons infringing any of these regulations will be punished by a fine not higher than 200 zł or arrest not longer than 7 days, unless the general criminal code prescribe for such act a heavier punishment.

REGULATIONS IN CONCLUSION.

§ 92.

These regulations come into force from the 29 th. July 1933.

From the moment of their coming into force the following will cease to be binding:

1. The regulations of Oct. 3rd. 1930 of the Head of the Harbour Board concerning harbour police rules for the commercial harbour of Gdynia.

1. The regulation of Nov, 15th. 1932 of the Head of the Harbour Board completing § 12 and § 16 of the regulations of Oct. 1930 concerning harbour-police rules in the commercial port of Gdynia.

„Export Bacon"

Oskar Robinson S. A.

P o z n a ń

Fabryki w Nakle n/Not. i Złoczowie.

P r o d u k c j a i E x p o r t

b e k o n ó w, s z y n e k, s m a l c u, k o n s e r w i przetworów mięsnych.

Exporters of Bacon, Lard, Tinned, Hams and various Tinned, Smoked and Pickled meats.

Factories: Nakło n/Not. — Złoczów.

RULES AND REGULATIONS OF THE POLISH CUSTOMS LEGISLATION

Legislation.

The Polish Customs Legislation is based on the decrees of the President issued on the 27. X. 1933 (Customs Law, Legislative Records no. 84, entry 610) and on the 23. VIII. 1932 (Import Tariffs, Legislative Records no. 85, entry 732).

Polish Customs Area.

Polish Customs Law states that Poland and the Free City of Danzig form the Polish Customs Area, and that customs regulations are uniform through out the whole of this territory.

Customs Authorities.

The Ministry of Finance has supreme control of enforcing and administrating customs regulations and works through the following organs responsible to it:

a) Territorial Customs Authorities of the first instance,
b) Customs Houses as local powers of the first instance,
c) Frontier Patrol.

Customs Authorities at Gdynia.

The functions of the Customs Authorities at Gdynia are based on the administration statute issued by the Ministry of Finance. As an Authority of the first instance, it has the following functions: the levying and collecting of tariffs, detecting customs offenses, prosecuting and making legal pronouncements in court cases. As an Authority of the second instance it regulates the application of customs laws, whereas the Ministry of Finance issues verdicts in cases of conflict.

The Customs House carries into effect the powers bestowed upon it, such as customs discharge of ships, goods, passengers, through its various branches located in different parts of the port. The names of these branches are signified by their territory of control, as for example: Customs House Branch of the "Fishing Wharf", Coal Wharf, Passenger Pier, Free Customs Area, Timber port, Customs-Mail, Aviation port at Rumii-Zagórzu. Service at these branches (except at the mail and aviation stations, is divided into two groups: indoor and outdoor duty.

Hours on duty.

Hours of duty are as follows:

1. 24 hours duty incl. Sundays and holidays for the following formalities:
a, customs inspection of passengers and baggage
b, discharge of ships entering and leaving
c, customs guard of ships discharging bulk goods
d, customs guard for loading any type of goods
e, customs guard for ships in transit re-shipping at Gdynia,

2. Hours from 7 a.m. to 11 p.m. during week days for the following formalities:
a, receiving goods from ships at warehouses and customs stores with the exception of receiving goods at customs stores for use of ships (provisions).
b, delivery of goods from warehouse and customs stores to ships, or transferring into another customs house
c, Conveying in the limits of the port area
d, customs guard at discharging from ships directly into waggons or other conveyances of goods not belonging to bulk class but of one assortment.



Fragment portu — Fragment of the Port Gdynia

3. Hours from 7 a.m. to 5 p.m. for the following formalities:
a, discharging of goods from warehouse already duty paid
b, activities in warehouses such as: weighing, packing, sorting, initial inspections, sampling, etc.
c, delivery of goods from warehouse for use of ships only.

Office hours (indoor service) for all customs formalities mentioned above are from 8 a.m. to 3 p. m. during week days and from 8 a.m. to 1:30 p.m. on Saturdays.

Outdoor service (customs guard) is in effect 24 hours including Sundays and holidays. 24 hours service is also offered by indoor service for cases requiring special and urgent attention.

Frontier Patrol.

The duties of the frontier patrol are to guard the boundaries of the customs area and patrol the customs zone at sea, The Head Office of the patrol is responsible to the Ministry of Finance. Under it come the district and sub-district offices, and finally the commisariats and local outposts. The Polish coast area — the area extending from the German border, the sea zone, and the customs frontier of Poland and Danzig — comes under the control the of the Bureau of Frontier Patrol at Gdynia.

Customs rules at sea.

The following regulations are binding for the sea coast:

The permanent line where the coast meets the sea is defined as the coastal customs frontier. This includes any projection built out into the sea, such as wharfs, piers, dams. The Bay of Puck, joining the promontary of Hel with that of Redlowski, constitutes a closed body of water. The line formed thereby is the customs frontier of the Bay of Puck. At the port entrance the furthest point of land protruding into the sea or any part of the port arrangements likewise constitutes a part of the frontier or border. The distance of six nautical miles from land forms the customs zone at sea.

The Customs House in consultation with the Maritime Department decides the area of operation. Territory belonging to the Navy must be consulted by with the Navy authorities.

Ships in the sea zone.

Ships in the sea zone may be subjected to customs control. Here ships are not allowed to discharge goods without permission from the customs officials. Likewise no one can embark or disembark without such permission. Further ships can not anchor at points prohibited without permission. If these rules are not adhered to, customs authorities can go aboard and demand necessary documents, i.e. certificates, cargo manifests; besides, they can search the ship, force her to sail to the nearest Customs house, or if need be, arrest her.

Customs control in the port area.

The port area, including all port arrangements and apparatus, comes under the control of the Customs House. Customs officials may go aboard any ship except warships.

Formalities required of ships entering.

The Harbour Master is obliged to inform the Customs authorities the name, and berth, of every ship before her arrival. The ship's berth, loading and discharging arrangements are fixed by the customs authorities together with the Harbour Master, who, should any changes come about regarding place of berth, should at once inform the customs officials. Ships may enter any time of the day, however, only over such tracks or paths as established by the port authorities. Without having permission of the customs officials, no one can leave the ship, nor can goods be loaded or discharged before the ship is

rightfully inspected by the customs officials. During this period only sworn pilots, customs officials, and persons legally allowed may go aboard ship.

INITIAL DOCUMENTS.

As soon as the ship is in berth, the captain must lay before the customs officer, not later than 24 hours after docking, the following documents:

a, Manifest of cargo (stating all goods found on board)
b, Manifest listing goods to be discharged
c, Bills of Lading
d, List of holds and hatches
e, provisions list
f, List of registered baggage
g, List of goods carried by captain and crew that are not duty free
h, List of crew and passengers, if officer demands such.

Any mail or goods saved eventually at sea should be stated in the general manifest. In the list stating holds, the amount and sort of goods on deck should be noted.

An approximate statement of ship's provisions can be made. Should the ship keep a seperate account for provisions, no list is necessary. If the ship comes in ballast this fact must be plainly stated in the general manifest. All these documents with the exception of bills of lading ought to be signed by the captain or his rightful agent. None of these documents, except the general manifest, are required of ships arriving in ballast or with goods which come under the following entries of the customs tariff: 1-16, 36 p. 2, 37, 44, p. 2; 116 pp. 2-8 and remarks, 125, 126, 148. 150-153, 162, 164, 165, 173, p. 1, 176, 177 p. 1, 180-182, 286 p. 2, 287, 747-749, 757, 759—763, p. 1, 764, 789, 790, pp. 1-4, 848 p. 1, 862, 863, 865-868, 870, 875, 876, 880, 888-890, 892-894, 922 p. 1 and 3.

The general manifest if the captain so wishes, can be issued at the time of customs inspection, but must, if so done, be signed by the captain. Any documents illegible or incorrectly drawn up, can be rejected by the customs officer. Any corrections must be confirmed by the captain's signature. No corrections can be made after such documents are handed into the customs house. The Customs House decides whether these documents are in order, and after checking them over, makes a note of it on one of the documents.

PASSENGER FORMALITIES

Passengers are obliged to call at the customs house for inspection, personal and baggage. If conditions permit, this formality may be discharged at the gang-way, or on the ship.

INSPECTION OF SHIP

After the necessary documents are accepted, the customs officials make a full inspection of the ship. The captain or his assistant is obliged to escort the officials around the ship, showing all passages, holds, hatches, hide-outs;

DANZIGER
BUNKER-KONTOR
G. m. b. H.
D A N Z I G
16/17, Ankerschmiedegasse
Telephone: 268 31
Telegrams: „DABUKO"

Suppliers
of first class
Uppersilesian
Bunkercoals
at
Danzig and Gdynia

warn the officials of places where inflammable goods are stored. A very close inspection is made of holds that are loaded. Besides, all passengers, captain's and crew quarters are thoroughly inspected, together with machine and boiler rooms, navigation room, etc. If discharging of goods does not begin immediately after inspection, the holds with goods are sealed by customs officials.

INSPECTION OF SHIP PROVISIONS.

On the basis of the provisions list, an inspection is carried out of the goods possessed by the captain and crew. Provisions, not exceeding ship's requirements for three days, are exempt from sealing, the rest of the provisions, if any, are sealed by the customs officer.

This regulation holds true for Polish ships as well as foreign. Should a foreign ship call longer than three days, the customs house, upon request of the captain, gives permission to obtain provisions for another three days. Provisions on Polish ships can be entirely released from the moment passengers come on board. If Polish ships have passengers sailing in transit, that is, who will continue their voyage on the same ship, the customs house releases provisions found on the ship in proportion to the number of passengers on board. The customs authorities can seal any other goods which pay duty and are stated in the manifest, if they fear that the goods may be brought on land without legal customs inspection. No objects or goods for use on board can be brought on land during the ship's stay in port are exempt from customs seal.

CONSTANT CUSTOMS GUARD ON SHIPS

In some cases, whenever the captain requests it, or whenever the customs officials find it expedient, a permanent customs guard is stationed on the ship whose duty consists primarily in keeping close watch over the ship and goods. Persons suspected of illegally discharging or bringing goods on board, are inspected on the basis of customs law.

DISCHARGING GOODS

As soon as the initial customs formalities are concluded, the ship is permitted to begin discharging goods, however under customs guard. Bulk goods can be discharged any time of the day or night. Piece goods principally are discharged during week-days between sunrise and sunset. However, should it be necessary, the customs house may grant permission to discharge such goods on Sundays, holidays, or at night. Goods may be discharged into warehouses, waggons, or on wharfs, etc. under guard. Direct re-shipment from one ship to another is carried under customs guard. If discharging is stopped, the goods remaining in the holds are sealed or a permanent guard is placed on the ship. A protocol is ussued whenever the following cases appear: 1, damaged packing 2. discovery of packages with contents unknown, 3. pieces not listed in the manifest 4. difference in weight, number, marks of those found in the manifest 5. goods that fall into the water during discharging. The protocol is signed by the captain, or his agent, customs officer, and receiver.

FORMALITIES IN THE ROADSTEAD.

In cases where it is necessary or requested, customs formalities may be arranged in the roadstead if of course permission is obtained from the customs authorities.

LOADING

The captain of the ship or his agent is required to inform the custom authorities at the appropriate time when the ship is ready to load goods. Before loading, a customs officer makes, an inspection of the holds. From the beginning until the end of loading the ship is under constant guard of the customs authorities.

FORMALITIES FOR PASSENGERS SAILING

Passengers leaving Poland are requested to appear at the customs house for personal inspection together with baggage. If conditinos so allow, passengers may be inspected at the gang- way or on ship.

FORMALITIES FOR SHIPS LEAVING PORT.

After the ship has completed her loading, the captain lays before the customs official the following documents:

a) general manifest stating in full all goods that were loaded,
b) bills of lading,
c) statement of departure.

On the basis of the statement of departure, the customs official makes a general inspection of the ship. If everything is in order, he issues a written permission to sail which is handed over to the captain. Even after all customs formalities are concluded, the ship remains under guard of customs officials up to the moment she is ready to sail, at which time no one without a permit from the customs officials, with the exception of the pilot, can go aboard ship.

IMPORTANCE OF PRODUCING A TRUE MANIFEST.

The captain is responsible for any mistakes made in the manifest of cargo, statement of holds and hatches, provisions list, etc. The captain and the crew are responsible before the customs authorities for any misrepresentation of goods that are not duty free. However the captain is not responsible for weight and quality of cargo, if a statement to this effect is inserted in the documents.

THE SHIPBROKER.

The shipbroker, in behalf of the captain, can perform the customs formalities necessary, providing be has special permission to do so from the customs authorities. In such a case, the shipbroker is responsible for whatever misrepresentations he makes in the documents in the same manner as the captain.

REGULATIONS FOR PROVIDING SHIPS WITH STORES.

Provisions from transit storehouses can be obtained, free of customs duty and all State revenue taxes, for:

a) foreign ships, any time during their stay in the port,
b) Polish ships which sail to foreign ports.

Polish ships, sailing to foreign ports, that remain longer than three days in port, can obtain provision as soon as passengers come aboard. The customs officials give out provision in proportion to the number of passengers on board. Polish ships indulging in coastal or river trade are not permitted to buy provisions from transit store-houses. Ships calling at Gdynia or Danzig can obtain provisions from storehouses if such provisions obtained in foreign ports, have not been given out from the ship stores.

Powszechny Bank Związkowy w Polsce S. A.
Oddział w Gdyni

Bank Dewizowy

Gdynia, Pl. Kaszubski 8 — Telefon Nr. 39-16

All kinds of international banking business transacted
Załatwia wszelkie czynności bankowe

The daily ration per person can not be larger than indicated in the following table:

spirits	1/4 liter
wine	1/2 liter
beer	5 bottles
tobacco	50 grams or the equivalent of 50 cigarettes, or 10 cugars
chewing tobacco	20 grams
matches	1 box
meat conserves	200 grams
fish conserves	100 ,,
fruit conserves	500 ,,
vegetable conserves	500 ,,
condensed milk	300 ,,
sugar	200 ,,
coffee	50 ,,
tea	10 ,,
cocoa	250 ,,
chocolate	250 ,,

The captain may have a ration twice the amount shown above. Other articles besides those listed may be obtained only in case of necessity.

TECHNICAL AND INVENTORIED PROVISIONS.

Foreign ships are allowed to provide themselves with technical or inventoried goods free of duty. Polish ships can only be provided with technical goods free of duty, and are obliged to keep inventory books for customs control. Iventoried articles bought abroad by Polish ships must be immediately make known to the customs officials as soon as the ship at the port. The same holds true for such articles bought in Poland.

SHIPS PROVIDED WITH ARTICLES MADE IN POLAND.

Foreign and Polish ships may without customs restrictions provide themselves with articles, requiring duty and/or export license, needed during the their stay in port and time of voyage only. Articles that do not come under any duty or export restrictions can be delivered on board in any amounts desired.

REGULATIONS FOR ARTICLES TEMPORARILY USED.

Articles brought on ship or carried off that are used for a limited time must be made known to the customs officials. Articles brought on ship for temporary use, undergo, depending upon the use, customs discharge or are noted in writing so that they may be recognized when taken off the ship. Inventoried articles or goods belonging to the crew which require repair or refinement can be taken off the ship with permission of the customs officials, however undergo a conditional customs discharge to assure their return on board. Such articles must be described in detail during customs discharge.

RULES FOR GOODS REQUIRING RE-LOADING.

Goods may be discharged and re-loaded again in cases when stowed badly, when disputes arise regarding amount loaded, when harbour authorities so demand, etc. However in such cases permission must be obtained from the customs officials.

FACILITATING CUSTOMS DISCHARGE.

Ships calling at port for supplies, to avoid danger at sea, or for repairs, etc. do not undergo customs discharge. A customs guard is placed on board during the ship's stay and the captain is required to notify the customs authorities of his destination.

RULES FOR PLEASURE BOATS.

Customs discharge for Polish yachts and sail boats can be facilitated if the Head Board of the Polish Yacht Club Association gives the customs authorities the following information:

a) list of all pleasure boats belonging to each club,
b) name of boat, and club, size of boat, and a print of the club flag,
c) copy of the inventory list of each boat,
d) a written certificate must be produced by the Head Board that each member will obey the laws set forth by the customs authorities.

Boats that have subscribed to the above do not undergo full customs discharge. A customs guard is present however at time of entering or leaving the port.

Ships belonging to home or foreign clubs, leaving for or arriving from foreign ports, undergo customs discharge according to general rules. If such ships do not export or import goods for commercial purposes, the captain issues a declaration containing the following points:

a) name of club to which the ship belongs,
b) name of ship,
c) name of last port of departure,
d) name of port to which the ship intends to sail,
e) crew list,
f) statement of goods on board for personal use.

FISHING SCHOONERS.

Home trawlers returning from deep sea fishing or foreign ports must give a written statement thereof to the customs authorities. The same regulations holds true for foreign fishing boats.

CONTROL OF HOME YACHTS TRAWLERS, ETC.

In order to facilitate customs control of Polish yachts, rowboats, canoes, trawlers etc., the customs authorities introduced statement blanks to be filled in by the above mentioned types of boats, certifying that the same have come from the free customs zone of the port. This statement, issued by the Customs Authorities, or the appropriate Frontier Outpost, serves to free the vessel from customs duties.

Vessels of the above type that have conformed in full to these regulations may obtain provisions from transit storehouses for voyages to foreign ports or waters.

Permission to get such supplies is offered by the Customs Authorities. The captain must fill in a blank containing the following points:

a) First and last name, permanent address of captain,
b) name of yacht,
c) name of club,
d) list of persons partaking in the voyage,
e) name of country or port to which the vessel intends to sail,
f) length of voyage (approximate),
g) name of transit storehouse from which provisions were obtained,
h) detailed decription of provisions, weight, amount,
i) statement from the Head Board of Yacht Clubs verifying the validity of these points,
j) The captain's signature on the following statement.

„I hereby testifty that the goods bought duty free shall be used only for and during the voyage. Should the Customs Authorities demand proof that the voyage to foreign waters was undertaken, I pledge to do so. Upon return, I pledge to inform the customs authorities of any goods not consumed during the trip. Finally I promise to be responsible for any customs duty that might arise from loss or use of these goods while the vessel is in port".

AVERAGE.

Articles or goods arising from cases of average, i. e. goods washed up on land by the sea, or saved from a disaster at sea, etc. which are brought within the Polish customs authorities. Articles of foreign origin undergo the usual laws regarding customs duty, however damaged goods if sold at public auction pay one tenth for import duty of price obtained thereby. The department of average cases of the Customs House settles all matter pertaining thereto.

RULES FOR PROTECTION OF TARIFF GOODS AND RESPONSIBLE.

The Shipping companies are responsible for the protection of tariff goods which they undertake to deliver. They are also responsible for the payment of duties that are placed upon these goods.

RESPONSIBLITIES OF SHIPPING COMPANIES.

Shipping companies are obliged to perform the following regulations: supply suitable light on ships for efficient customs control, supply free of charge any kind of apparatus that will facilitate the ship's inspection, in cases when customs officials must go out to a ship for inspection, pay for the costs incured thereby, finally to supply adequate office space for customs officials free of charge in the customs halls, warehouses, ramps, sheds, observation bridges etc.

WARSHIPS.

Warships do not undergo customs discharge. The commander of a Polish warship, returning from foreign ports with goods which are not to be discharged on land, sends a written statement to the customs house on the basis of which the necessary procedure for customs are undertaken. If the ship brings goods to be discharged, the commander sends a manifest of goods to the customs house. Foreign warships are free of customs inspection unless they discharge goods. Goods loaded on Polish or foreign warships destined for foreign ports should be reported according to general customs rules.

Warships are provided with provisions from the transit warehouse in accordance with the general rules set for merchant ships. This holds true for foreign warships as well as Polish. When a Polish warships sails for a foreign port a written statement is issued itemizing the articles to be delivered on board, and a statement from the commander of the fleet that the ship is sailing to foreign waters.

CUSTOMS REGULATIONS.

Maritime customs regulations connected with exports, imports and passengers are described fully in the decree issued February 5th, 1936, by the Minister of Finance in conjunction with the War Ministry and the Ministry of Industry and Commerce. (Polish Monitor Nr 81, entry 158).

Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego Sp. z o. o.
The Polish Company For Compensation Trade, Ltd.
SIENKIEWICZA 4, WARSZAWA, POLSKA
Cables: „Zahan-Warszawa" Phones: 572-50, 289-31, 332-13

Several activities of the Company are:
1) Internat onal clearings,
2) Compensation transactions,
3) Control over goods on commission,
4) Control of filling of orders,
5) Control of commission sales,
6) Trusteeship, all confidential matters at request of buyers and sellers.

The Company has been organized by the leading Industrial, Commercial and Agricultural Societes of Poland.

In 1936 the Company had a turnover of almost Zł 300.000.000.

THE FREE CUSTOMS ZONE.

The free customs zone in Gdynia was established on October 19th, 1934, as decreed by the Polish Cabinet. The zone included the Kwiatkowski Basin with its quays; i. e. the United States quay, Czechoslovakian quay, Rumunian quay, and the Jugo-slavian quay. Besides this, the territory surrounding this basin which is definitely fenced in.

Goods brought into this zone for purposes such as refinement, storage, etc., are duty free, and as a result ships are not inspected by customs officials in this area. Likewise there are no export and import restrictions in this area.

Goods, however, imported for use in this area undergo customs inspection along general rules. This does not hold true for goods used on ships staying in this area which are bound for foreign waters. Polish products entering this zone which are destined for foreign lands undergo the usual customs inspection, since this zone is regarded already as outside of Poland. Polish goods used in this zone are duty free. As soon as Polish goods enter this zone they are regarded as goods for export. Should a party wish, however, the goods to retain their former character, it must keep the goods under customs guard.

Foreign goods can be kept in this zone for storage, re-packing, separation, refinement, etc., without customs guard. Should such activities proof dangerous to public safety, to the defense of the nation, or contrary to the laws of the State Monopolies, then a customs guard is necessary. Should re-packing or separation of goods perchance lower the rates of customs duties on these goods after which processes they are brought within the Polish customs area, then these activities require the permission of the Customs Authorities.

Goods brought in from the free customs zone to the Polish customs area undergo the same customs inspection as goods from abroad.

Customs discharge can be arranged in the free customs zone. The disposer of goods which have been discharged by the customs officials in this zone, must take the goods out of this zone within 24 hours of customs inspection, otherwise a guard is placed at the expense of the party disposing the goods.

Persons entering or leaving the free customs zone undergo the same inspection as those who go or come from abroad. This inspection is carried out at definite points.

Entrance to the free customs zone is allowed only to persons possessing a special pass issued by the Customs and Harbour Authorities. This does not hold true for officials, persons living in this zone, or members of crews of ships staying in this zone. Only persons working in customs offices or persons needed for purposes required in this zone, have the right to live therein.

REGARDING VIOLATION OF CUSTOMS LAW.

The laws regarding the violations of customs, export and import laws are found with disciplinary regulations of the Ministry of Finance issued on November 3rd., 1936. The following articles taken from the regulations pertain to customs violations.

Art. 44.

§ 1. Persons, exporting or importing goods, who avoid payment of customs duty are fined 2 to 4 times the amount of duty.

Heinrich Becker Sp. z o. o. Gdynia

Dom Bawełny, ul. Derdowskiego 7

Branch of Bremen and Danzig

Cotton

Forwarding — Warehousemen — Freightcontractors

§ 2. Persons violating import and export restrictions are fined from of duty payable for said goods.

§ 3. The goods are subject to confiscation.

§ 4. The free customs zone is regarded as foreign territory, with respect to customs regulations.

Art. 45.

§ 1. Persons, who evade customs duty obligations regarding import and export restrictions of goods for which there are no established duty tariffs are subject to fines from 1 to 2 times to value of the goods.

§ 2. The regulations set forth in art. 44. par. 3 and 4. are applied here accordingly.

Art. 48.

If annong any of the goods violating the customs laws defined in art. 44—77 are artificial sugar products, the violator is subject to six months arrest besides the usual money fine.

Art. 49.

§ 1. Persons who use goods for different purposes or change conditions of the same from those from which the goods were freed from duty, or were discharged according to lower rates or reduced customs duty, are subject to fined from 2 to 4 times the amount of duty which was not collected. The goods are subject to confiscation.

§ 2. If the person violates unintentionally, he is subject to fine for the amount of one fourth of that stated in par. 1.

Art. 50.

§ 1. Persons purchasing, hiding, or transporting goods that have violated the regulations described in art. 44—49. or help to sell or hide such goods, are subject to money fines from 2 to 4 times the amount of duty laid upon said goods, or from 1/4 to twice the value of goods if such goods are dute free.

§ 2. Persons, purchasing, storing, or transporting goods, which on the basis of circumstancial evidence evoke suspicion that such goods are violations of the regulations in art. 44. or 45., are subject to fines to the amount of one fourth of that stated in par. 1.

§ 3. The goods are subject to confiscation.

Art. 52.

Persons evading regulations binding goods that are classed as State Monopolies or goods that pay monopoly fees or taxes are subject to fines equaling the amount of such evasions.

Art. 54.

Persons who violate other customs regulations and in particular regulations concerning customs statistics, are liable to disciplinary money fines.

Art. 62.

§ 1. Persons, who intentionally and unlawfully purchase, store, or transport tobacco products, or who take part in such acts, are subject to fines from zł. 25 to zł 250 for every kilogram of tobacco.

§ 2. Persons, who sell, purchase, store, transport, illegally foreign tobacco or tobacco products of Danzig, are subject, if they can not show that regulations have been adhered to, to fines described in art. 44 or 206.

§ 3. Polish tobacco products exported to foreign lands or Danzig are regarded as foreign products if they are brought back into the country unlawfully.

§ 4. Persons who purchase, store, or transport goods that evade regulations stated in art. 58—61, or who aid in the selling or hiding of such goods are subject to fines equaling from 1/4 to twice the value of the goods, or fines from 20 zł. to 200 zł. for every kilogram if the goods are in a raw state.

§ 5. Such goods are subject to confiscation.

Art. 101.

Persons who purchase, store, transport goods, included in the State Match Monopoly, which come from abroad or Danzig and which are not brought into the country according to regulations prescribed, are subject to fines stated in art. 44 or 206.

Art. 200.

Persons, who bring in goods to Poland from the Free City of Danzig for which customs duties were not paid, or goods which entered Danzig from Poland that evaded export restrictions, are subjected to punishment according to art. 44—48.

Art. 201.

Persons who bring in goods from the Free City of Danzig which were discharged by customs officials in accordance with regulations regarding goods refined in Danzig, and to be later re-exported from Danzig, are subject to fines amounting to two to four times the amount of duty not paid, calculated on the condition which the goods entered Poland. The goods are subject to confiscation.

Art. 202.

Persons who bring in goods from the Free City of Danzig which have come from abroad and are to be used only in Danzig, being granted special privileges, are subject to fines amounting to once or twice the value of the goods. The goods are subject to confiscation.

Art. 206.

Persons, who intentionally purchase, store, or transport goods which have evaded the regulations described in art. 201—205, are subject to fines — unless such acts are not evasions described in art. 62. par. 2. or art. 101 — amounting to two to four times the monopoly fee or two to four times the taxes. The goods are subject to confiscation.

Art. 207.

Persons who do not adhere to the export and import regulations between the Free City of Danzig and Poland are subject to disciplinary money fines.



M/s „Sobieski"

HARBOUR DUES AND OTHER CHARGES IN GDYNIA

A. PORT CHARGES.

(Polish Monitor Nos. 122, May 26th, 1936, 42, Feb. 22nd, 1937, 78, Apr. 26th, 1937, 94, Apr. 24th, 1939).

I. Harbour dues for entrance and departure.

1) Vessels entering or leaving the port per each cubic metre of the vessel's net capacity pay:
   a) For empty vessels in ballast loading or unloading up to 25% of net capacity; for vessels coming from or going to extra-European ports, except Mediterranean or Black Sea ports, loading or unloading up to 50% of net capacity; for passenger vessels . . . . zł 00.10
   b) For vessels loading or unloading over 25%, and in cases set out in a) over 50%, of net capacity. . . . . . . zł 00.20
2) For vessels running on regular lines the tariffs set out in 1) are reduced in the follwing proportions:
   a) In communication with European ports, with Mediterranean and Black Sea ports, with Atlantic ports of North Africa up to the 25th parallel of latitude North. 40%
   b) In communication with other ports 50%

Note: By the term "Regular lines" is meant ship communication between Gdynia and advertised ports, which is held by a shipping company or group of companies having a permanent representative in Gdynia, and which keeps to a plan and schedule of sailings arranged for not less than four months ahead and notified at the Marine Office; furthermore such vessels are bound to carry general cargo from Gdynia to all ports mentioned on the sailing schedule and vice versa, and to sail to the final port of destination. Renewal of the sailing schedule for a further period of four months should be notified at least eight days before the ending of the current sailing schedule.

Regular lines holding communication with Mediterranean ports and with ports of Western Finnland (Bay of Bothnia) on the route from Abo (Turko) to Uleaborg may fix at the most three ports of destination. Extra-European lines, except those to the Mediterranean, may fix more ports of destination.

By the term "General cargo" is meant goods packed in boxes, sacks, barrels, bales, bundles, baskets etc. or goods not packed, counted by units, e. g. machines, motor cars, pipes, unassembled mechanical parts, livestock etc.

If a vessel of a regular line on a certain voyage takes either inward or outward only a bulk cargo, e. g. ores, phosphorites, artificial manure, potissium salts, coal, coke, wood in standards, etc., or if its cargo of General cargo is less than 10% of the total cargo it may not take advantage of the reduction when entering or leaving described in § 2. The reduction is not given in the case when the vessel does not reach the final port of destination.

The use of substitute vessels is allowed only when the substitution is previously notifed on each occasion.

The supplementing of regular line sailings by supplementary vessels is permitted after due notification of the supplementary vessel five days before arrival at the port. The same time limit is also fixed for notification of changes in the sailing schedule.

3) Vessels lying in the roadstead and disembarking passengers, or transhipping cargo pay the charges set out in § 1) and § 2), less: 50%
4) Vessels on regular lines running to Gdynia and Danzig pay the charges set out in § 2), less 50%
5) Vessels on regular extra-European lines, advertised as running regularly to Gdynia calling from time to time at Danzig or vice versa, charges in Gdynia as set out in § 2), less: 50%

6) For vessels of regular lines visiting the port twice on the same voyage charges are levied only on the first visit to Gdynia.

Note: If the amount of the charge during the first visit of the vessel to the ports is less than that payable on the second visit to the port, the vessel shall pay the difference on the second visit.

7) For ships not on regular lines the tariff mentioned in § 1) is reduced in the following proportions:
   a) From the sixth entry to the port in the course of one calendar year by: 10%
   b) From the eleventh entry to the port in the course of one calendar year by: 20%

8) Vessels running irregularly calling on the same voyage at Gdynia and Danzig without any intermediate port of call pay on the voyage from or to Danzig the charges set out in § 1) or 7), less: 15%

II. Staying dues.

1) For vessels lying in the port for more than one month payment must be made for each month or part a month after the first:
   a) On vessels subject to sea measurements (Decree of the President of the Republic, May 17th, 1927, about the measuring of sea going cargo vessels. D. U. R. P. No 47, § 422) per cubic meter of its net capacity: . . . . zł 00.04
   b) For vessels not subject to sea measurements per ton of capacity: . . . . zł 00.20
   c) For river cargo vessels per ton of capacity: . . . . . zł 00.02

2) For ships lying in their home ports the charges set out in § 1) a) are reduced by: 50%

III. Quay and wharf dues.

1) For the use of the wharf a charge is levied from vessels lying alongside the wharf for each metre of the wharfside occupied and for every 24 hours or part of 24 hours: . . . . . zł 00.08

2) Vessels berthed alongside other vessels pay for each metre of lenght of the vessel and for each 2 4 hours or part of 24 hours: . . . . zł 00.03

IV. Passenger dues.

For vessels sailing coastwise between points of the Polish and Danzig shore the charge for embarking or disembarking passengers is per person . . . . zł 00.05

Pomorska Spółka Węglowa

z ogr. odp. w GDYNI

BIURO: ul. 3 MAJA 27 róg ul. 10 Lutego (gmach B. G. K.) — Tel. 16-39
SKŁADY: ul. Śląska 3 a — Tel. 18-00.

ZAST. „ROBUR" KONC.

Na składzie: wyłącznie górnośląski WĘGIEL i KOKS najwyższego gatunku.
Dostawa każdej ilości do domu z pełną gwarancją jakości i wagi.

Waga pomostowa — Bocznica kolejowa

The charges levied on the loading or unloading of goods vary according to the categories into which the goods are divided.

V. Cargo dues.

Group A. Coal, briquets, coke, per 100 kgs. . . . . . . zł 00.02

Group B. Apatites, zinc covered cooper's goods sheet iron and steel, bricks, wood pulp, cement, tiles iron wire, phosphorites, delft earthenware and dye limes, paving stones, (shaped and broken) kaolin, concentrates, nitrogen manures (salpetre etc.), potassium manures (except sulphate of potassium) paper wastes and limed leather wastes, wrapping and packing paper, pyrites and burn pyrites, sand, ores and other foundry raw materials, sulphate of ammonia common salt, straw, general slag, fieldspar, ground or in pieces, iron or steel rails, turf, sawdust, rolled iron goods, lime, vegetables and root crops, earth, potatoes, iron ond steel in rods, and shaped rough iron rolled for making thin sheets pipes and rods, gravel except of special kinds, Thomas slag, per 100 kgs. . . . . zł 00.25

Group C. Asphalt, zinc sheets, zinc, dextrin, drain pipes, sugar, bones, starch, naphten acid, bone, potato and fish meal, molasses, potato chips, zinc dust, iron and concrete pipes, and joints of iron pipes, hay, malt, scrap glass beet pulp, rough iron in ingots, such as ferrochromium, wolfram, vanadium, etc, scrap iron, per 100 kgs. . . . . zł 00.35

Group D. Iron and wood barrels, bisulphate of sodium, zinc white, fireproof and magnesium bricks, tin, chloride of lime, plaster of paris, jute, colophony, block building stones, chalk, ground silicates, quartz and ground quartz, Griffith'white, magnesite, oilcake and oilcake flour, rice and other grain or agricultural flour, unpolished marble, box boards ready in bundles, naphtha, naphthaline, crude, gas, fuel, spindle oils, lubricating oils and greases, lead, bran, pitchtar and coal tar, newsprint, plates for building and insulation, half manufactured wood goods, such as coopers', joiners', wheelwrights', carpenters'goods, shingles, coopers'staves, and floor blocks, etc. anthracite dust, crude naphtha, iron pipes, insulated pipes, potassium sulphate, sulphate of sodium, soda, pitch, spirits for export, soya ground, rags, ground talc, pasteboard, sea grass, charcoal, coal, silicate, grains, seeds, silicious earth, resin, per 100 kgs. . . . . zł 00.05

Group E. Potassium chlorate, plywood, veneers, mustard, carbide, barley grits and groats, barks, fruits and plants for tanning, beet seeds, oil raw materials and seeds, colza and agrimony, soya, kopra, ground nuts, palm and sesame seeds etc. rubber waste and old tyres, packing paper, rolled oats, unhusked rice, sulphur, redwood an other pickets in bundles (for vineyards) per 100 kgs. . . . . zł 00.75

Group F. Unhewn timber, (except non-native trees), half prepared timber, such as does not come under Group D.
a) Pine, spruce, fir, poplar, willow, per cubic metre: . . zł 00.25
b) Oak, beech, hornbeam, accacia, plane, ash, larch, lime, walnut, birch, alder, aspen, sawn hardwood timber, and others not listed under a) per cubic metre: . . . . zł 00.50

Gdynia Supervising Co. Ltd. — Gdyńska Spółka Kontrolna z o. o.
Superintendence of weight & quality of all merchandise
Representatives of: Beckmann & Jörgensen, Copenhagen
Gdynia, ul. 10 Lutego 25
Post Box Nr. 97 Tel. 1585, 1586 Telegr. Address: "Superkontrol"

Group G. Salted herrings in barrels, per barrel:	zł	00.16
Group H. Goods not mentioned in one of the above grops or by their nature not belonging to any one of them, per 100 kgs.	zl	00.10
Note: Each fraction of 100 kgs. in reckoned as 100 kgs.		
2) On goods unloaded directly:		
a) From a sea-going vessel engaged on overseas trade leading on to another vessel of the same category the loading and unloading charges together, as set out in § 1), are levied only on the vessel unloading, less:		50%
b) From a sea-going vessel engaged on overseas trade loading on to a vessel engaged on coastwise or Vistula trade, or vice versa, the loading and unloading charges together as set out in § 1), are levied only on the former, less: . ,		50%
3) On cargo transferred from a sea-gonig vessel to a similar vessel, or transferred from the vessel to the quay, or vice versa, with the aid in both cases of port auxiliary vessels, (tugs, barges etc.) only a single charge is levied, as set out in § 1.		
4) On cargo carried coastwise between points on the Polish or Danzig coasts the charge set out in § 1) is reduced by: . .		50%
5) On cargo in transit brought by sea and then forwarded by land, and also on cargo in transit brought by land and forwarded by sea, with the exception of goods enumerated in Group A, together with phosphorites and phosphates, potassium salts, pyrites, burn pyrites, ores and similar foundry raw materials, a charge is levied as set out in § 1), less: . .		50%

VI. Pilot dues.

1) On vessels of over 283 cubic metres (100 tons) net capacity a charge is levied on each occasion of entering and leaving the port.		
a) On vessels up to 1000 cubic metres net capacity: . . .	zł	15.00
b) On vessels from 1000 to 2000 cubic metres net capacity: .	zł	30.00
c) On vessels of over 2000 cubic metres net capacity:		
aa) For the first 2000 cubic metres:	zł	30.00
bb) For every 500 cubic metres in excess:	zł	7.50
2) For shifting a vessel on the demand of the master from one point inside the port to another point the charge is levied only on the first shift of berth, at the rate of 80% of the charges set out in § 1).		
3) For vessels:		
a) Of regular lines benefiting by the reductions of charges for entering and leaving the port according to their status in § 1), subsection 2) of the tariff.		
b) Entering the port for refitting or repairs, for fuel supplies, provisioning, taking supplies of any other necessary material, provided that the stay in the port does not exceed the time taken for these purposes and that the ship does not engage in other commercial activities.		
c) Under the command of masters who have passed their pilot's examination at the Marine office, exempting them from compulsory pilotage.		
Charges set out in § 1 and 2 are reduced by		50%
4) The charge for pilots who are ordered for a stated time and are kept waiting, is for each half hour or part of half an hour	zł	20.00

Polski Eksport Drzewny Sp. z o. o.

Adr. tel. Timber — Gdynia, Kilińskiego 10 — Tel. 45-68

Export of Hard & Softwood.

VII. Lump sum payments.

1. Yearly.

1) Lump sum payments may be made yearly for entrance, departure, pilot, staying and quayside charges by vessels engaged permanently in the area of the port, by Polish and Danzig vessels plying coastwise between points on the Polish and Danzig coast and by the Polish Danzig tugs and fishing vessels.

2) Payment due is reckonned according to size units, obtained by the multiplication of maximum length and maximum beam, measured in metres.

a) From passenger vessels and vessels without mechanical means of propulsion, subject to sea measurements, per metre:	zł	2.00
b) From cargo vessels mechanically propelled and from bunkering vessels and floating elevators, per metre: . . .	zł	2.50
c) From motor and auxiliary sailing vessels up to 20 metres in length, per metre:	zł	1.00
d) From other mechinacally propelled vessels, per metre: .	zł	5.00
e) From vessels not subject to sea measurement, per metre: .	zł	1.00
f) From sailing or mechanically propelled fishing vessels per metre:	zł	00.50
3) Polish and Danzig vessels plying coastwise only in ther summer season may pay a lump sum yearly, covering passenger dues, reckoned on the number of persons the ship is permitted to carry, per person:	zł	6.00

2. Lump sum payments per visit.

Lump sum payments may be made covering the charges for entry, departure, pilotage, berthing and wharfage on one visit:

a) For steam, motor and sailing vessels of a length of from 6 to 10 metres, per metre:	zł	5.00
b) For steam, motor and sailing vessels of a length of from 10 to 20 metres, per metre:	zł	10.00
c) For Polish and Danzig steam, motor and sailing vessels of a lenght of over 20 metres, engaged on coastwise passenger or cargo traffic between points on the Polish and Danzig coasts, and for tugs, per metre:	zł	13.00
d) For tugs not included under b) and c), per metre:	zł	50.00
e) For fishing vessels:		
aa) Of a net capacity of over 150 cubic metres, per metre:	zł	15.00
bb) All others, per metre:	zł	1.50
f) For barges, lighters, pontoons, etc, engaged on coastwise and Vistula traffic:		
aa) Without mechanical propulsion, per metre:	zł	10.00
bb) Mechanically propelled, per metre:	zł	20.00

ADOLF WECH

FABRYKA MEBLI GIĘTYCH

BUCZKOWICE,
POWIAT BIAŁA KRAKOWSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1904



EKSPORT DO WSZYSTKICH KRAJÓW ZAMORSKICH

VIII. Exemptions.

1) The following vessels are exempted from dues set out above:
   a) Warships and training ships.
   b) All vessels the property of the Polish Republic and the Free City of Danzig not run for profit.
   c) Vessels used for sport, if not run for profit.
   d) Vessels engaged in the building and upkeep of the port and its arrangements, if not run for profit.
   e) All vessels of a length of less than 6 metres.
2) The following vessels are exempted from the charges set out in § 1, provided announced before arrival.
   a) Vessels entering the port for information or orders and leaving the port within 48 hours, provided that they do not engage in any commercial activities.
   b) Vessels entering the port for refitting or repairs, for fuel supplies, provisioning, taking supplies or any other necessary material, provided that the stay in the port does not exceed the time taken for these purposes and that the vessel does not engage in other commercial activities.
   c) Seeking shelter from stress of weather and not engaging in any commercial activities.
   d) Tourist and cruising vessels engaged in no commercial activities other than that of passenger traffic.
   e) Vessels leaving for Danzig for purposes of repair and afterwards returing to Gdynia, provided that no commercial activites are engaged in during the voyage.
3) Vessels under repair are exempted from charges set out under § 2.
4) Laid up vessels, moored beside unexploited wharfs, are exempted from charges set out in § 3).
5) Ships on cruises organised by academic, scholastic, cultural, sporting or charitable institutions are exempted form charges set out in § 4).
6) The following categories of goods are exempted from charges set out in § 5).
   a) Cargoes intended to the building or repairs of the port or the coast.
   b) Articles indended for the needs of vessels, liquid and solid bunkering, mail and passenger luggage.
   c) Goods transhipped between the port wharfs and vessels coming from or going to the Vistula.
   d) Goods of less than 1000 kg weight from one vessel.
   e) Fish discharged by the boat that has caught those fish.
   f) Goods arriving in and leaving the port by sea.
7) The following vessels are exempted from the charges set out in § 6).
   a) Vessels staying in the roadstead.
   b) Tourist and cruising vessels engaged in commercial activities other than that of passenger traffic.

Dom Bankowy Dr Józef Kugel i S-ka

Spółka Komandytowa w Gdyni

ul. 10 Lutego róg 3-go Maja

tel. 39-51 — Skr. telegr. Kugeles

Bank Dewizowy

All kinds of international banking business transacted

B. TARIFF FOR THE USE OF PORT SHEDS AT GDYNIA.

I. IN SHORT TERM SHEDS

Short term sheds to be understood, such ones, which are situated principally in the first row on the quay, intended by the Harbour Board for storage of goods.

1) The basis of dues.

The dues to be charged on the basis per each commenced 100 kilos gross weight of the goods and every commenced tariff period, given in single positions with exemption of cases, mentioned in tariff C. The lowest due amounts to zł 1,00.

2) Free storage period.

Dues will not be charged at all in short term sheds:

a) for goods imported, for the first 5 days,

b) fresh fruits, berries, tomatoes in transit import are 5 days free, other goods 30 days,

c) goods in transit for export from the time being stored till the nearest sailing day of the liner ship, to respective direction for the good in question.

The therm of storing will be counted from that day on which the discharging of the good into the shed was commenced, unles in particular positions of the tariff said something else. The term is to be extended 1 day, if the discharging was commenced after 3 p. m.

If one of the 5 days of free storage is a Sunday or Holiday, this term to be extended one day.

3) Tariff A.

After the free storage term are to pay following dues for commenced tariff period:

for the term of first	10 days	— zł 0,12
for the next	15 „	— zł 0,18
for the next	15 „	— zł 0,20
for the next	15 „	— zł 0,25
for the further every	15 „	— zł 0,35

4) Tariff B.

Tariff rates as per Tariff A are **increaset 20 % for** the following goods

anise, bacon, balsams, bambus, barbs of different kinds, beer, benzoin acid, belts, brass ware, bristle, bowels, cabbage fresh, cables, cane, cast iron pipes, cast iron ware, candles, carbolic acid, cheese, chicory, china ware, centre heaters, coffee, food oil, grass seeds, hair, hams, hop in compressed bales, jute yarn, lac paints, lard, methyl alkohol, mirror glass, nuts, oil cloth, olive oil; onions, paints, parchment, parchment paper, phosphor, phosphor, porter (beer), rags, rosin gum, sago, salicylic acid, cacao, copper wire, cork wood, cotton yarn, dismounted furnitures in cases, dry plums, easy chairs, earthen ware, electric installation materials, enamel ware, fayance ware, feathers in pressed bales, figs, fire proved crucibles, sanitary articles of metal, shellac, soap common, soot, sticks for watches, tapioca, tools, varnish. vegetable black. veneers, wastes of cork wood, wadding, wastes of gum wool yarn,

an increase **of for 40%** for the following goods:

alabaster goods, aluminium goods, almonds, artificial silk yarn, autocar parts, bristles, brandy, capsium, cassia, cinnamon, cloves, cloves and linden blossom, clover seed, condensed milk, confectioner's produced, copper, copper ware, corinth raisins, dates, dill, dry berries, dry fruits, dry mushrooms, drugs, empty barrels, etheric oils, fruit juice, furnitures, gardening seeds, glass balloons, glass ware, ginger, honey in barrels, hop in ordinary pressed bales, hydrochloric acid in glass balloons, lacefringes, laurel leaves, machines, leather, linden blossom, mace, machinery parts, medicines, onins of blossom, paper waste in unpressed bales, pepper, piece goods, pharmaceutic articles, preserves,

produces of alabaster, produces of aluminium, produces od rubber, quick silver, radio parts, raisins, rape seed, raw hides, sardines, seradella, silk; silk yarn; spirits, sulphuric acid in glass ballons, sugar ware, tea, thrased corn seeds, textiles, timothy, toilet soap, turnip seeds, vanilla, vegetable seeds, ware of knife procuders, whale bone, wins,

an **increase of 100%** for the following goods:

alive plants, cigars, cigarettes, cosmetic goods, fancy goods, feathers in unpressed bales, fures, fur skins, household effects, produces of celluloid on wastes, rubber tubes, tires, wooden hoops,

5) **Tariff C.**

a) For storing of autocars unpacked, and packed, as well as chassis, dues to be paid for each piece, and commenced tariff period:

for the first	10 days .	zł 10,00
for thhe next	15 days .	zł 20,00
for the next every	15 days .	zł 30,00

For autokars, and chassis of over 4 m. leght per every commenced meter (over 4 M.) extra charge . . . . of 20%

b) For storing of cotton to pay following dues per bals and commented tariff period:

from the first	10 days	zł 0,01	zł 0,02
from the next	5 days	zł 0,02	zł 0,04
then after per every day		zł 0,04	zł 0,08

The free storing term is counting from the date on which the vessel has completed discharging, and if discharging was finished ar 3 p. m., theen from the next following day.

a) For storing herrings in barrels, following dues to be paid per barrel and day:

from 1/1 barrel, weighing about 160 kilos	Zł 0,01
from 1/2 barrel, weighing about 80 kilos	Zł 0,005

free storing term to count as for cotton.
The above rates do not include refrigerations costs.

b) For storing of fresh fruits, berries, and tomatoes:

for the first	10 days .	Zł 0,40
for the eery further	15 days .	Zł 0,60

Wine grapes in crates additional charge of 25% over above.

Sheds, which during storing of fresh fruits supply heating, or respective ventilation, for storing will be charged extra dues Zł 0,10 per each commenced 100 kilos and every commenced 7 days of storage term. This charge to pay also in case of free storage term.

TOWARZYSTWO SOSNOWIECKICH FABRYK

RUR I ŻELAZA

SPÓŁKA AKCYJNA

ZARZĄD: Warszawa, Moniuszki 10 - telefon 667-35
BIURO SPRZEDAŻY: Sosnowiec, Nowopogońska 1, tel. 6-21-51

WYRABIA:

Rury cienkościenne bez szwu do samolotów, rowerów, motocykli, aparatów cukrowniczych, mebli nowoczesnych i innych celów.
Rury ze stali wysokogatunkowej z pieców elektrycznych.
Rury żebrowe kute patentu Favier i grzejniki z nich do ogrzewania centralnego.
Wszelkie wężownice, rury gięte i konstrukcje z rur.
Słupy rurowe, beczki żelazne.
Blachy pancerne jedno- i trzechwarstwowe.
Odlewy ze stali specjalnej z pieca elektrycznego.

II. LONG TERM SHEDS.

As long term sheds to be consired such ones, which are placed chieply in the second, and further row on the quay, and intended by the Harbour Office for storaging of goods for long term.

1. The basis of calculating:

Excepting the cases numerated in tariff C for a basis of calculating of the dues for storage in long term sheds is taken every commenced 100 kg. gross weight of goods, per every mouth of storage tariff period even to only commenced.

The minimum fee is Złoty 1,—

2. Tariff A.

Per every commenced tariff period a fee of Złoty 0,25 is charged.

3. Tariff B.

For storage of undermentioned goods the rates are taken according to the tariff A reduced or increased in proportion as follows: —

a) Grain, in bulk . . . . less 85%
b) Artificial manures, Mangan-ores, Potassium-salt, Thomas-slag . . . . less 80%
c) Cement, Copped, Stone-salt, Iron . . . . less 70%
d) Zinc, Grain-flours, Bran, Productes of potates, raw Rice . less 60%
e) Asphalt, Zinc white in bags, Zinc sheets in cases, Cellulose, Timber for export, Tanner's extracts, Beans, Oil-cakes, Oilseeds, Paraffin, Malt, Soda . . . . less 40%
f) Jute, Barrel staves, Indian corn, Linseed, Flax, Tow, Napthalin, Seaweed, Sulphur in bulk, Hides-salted, Soja-pressed . . . . less 20%
g) Dry plums . . . . addition 20%
h) Dry hides . . . . addition 60%
i) Auto-tires, Dry fruits (excepted plums) . . . addition 100%
k) Fresh-fruits . . . . addition 200%

4. Tariff C.

a) For storage of cotton, fees are is taken per every bale and per every commenced 15-days period of storage:
when bales of 130 kg. . . . . Złoty 0,008
when bales of above more than 130 kg. . . . . Złoty 0,012
b) For hire storing space in order of doing special goods manipulations, like puting into bags, repacking, desating etc. the fees are taken per every occupied square metre and per commenced day . . . . Złoty 0,06

III. OPEN STORING PLACES.

1. The basis of calculating:

As a basis for calculating the fees on open storing places is 1 square metre of space is taken and every commenced day of storage tariff period: —

The minimum fee is Złoty 1,—

2. Tariff A.

For every commenced tariff period a fee Złoty 0,02 is charged.

3. Tariff B.

For storage of goods: Phosphorites, Pirites, Ores, Rails, Coal, Scrap-Iron, Iron the fee of Złoty 0,01 is taken per every commenced ta i if period.

Schmidt & Schemke
Zboże — Nasiona — Pasza
ul. Gdańska 24 **Bydgoszcz** tel. 13-11, 14-11

C. CRANE REGULATIONS AND CHARGES.

The notice

of the Director of the Harbour Board of October 19, 1938 regarding working regulations and charges for use of the State transhipment installations, of the port of Gdynia.

In accordance with § 7, point 2 and 3 of the decree of the Minister of Industry and Commerce of April 23d 1936 in re execution of the statute of 15th March 1934 concerning harbour dues (Dz. U. R. P. of 1936, Nr 39, poz. 295) I publish herewith, as follows:

1) working regulations concerning the use of State transhipment gears at the port of Gdynia. (Annex No. 1)

2) tariff of dues and charges for use of said transhipment apparatus. (Annex No. 2).

In accordance with § 25, point 2 of said decree of the Minister of Industry and Commerce of 23d April 1936 the above mentioned regulations and tariff of cranage dues compensate — beginning November 15th 1938 the rules and regulations for use of State transhipment gears at the port of Gdynia of December 7th 1933 (Monitor Polski Nr 288, poz. 313).

Director of the Harbour Board

(—) St. Łęgowski.

Annex No. 1 to item (poz.) 569.

REGULATIONS

concerning the use of State transhipment apparatus in the port of Gdynia

§ 1.

The Harbour Office assignes the transhipment gears either for immediate use or to be reserved for specified time — after receipt of written application made out on a form as required by the Harbour Office. This application must be signed by the respective firm or authorised representative and should be filed with the Office at least 30 minutes before time for which transhipment apparatus is employed.

The application for use of transhipment gears on Sundays and holidays must be filed latest until 1 p. m. on the preceding day.

§ 2.

The transhipment installations are — as a rule — assigned in proper order of receipt of the applications. If several application forms have been made out one and the same time the following arrangement obtains:

A. with regard to the kind of vessels:
   1. Ships of the regular lines:
      a) passenger ships.
      b) passenger — cargo ships.
      c) cargo — ships.
   2. Other vessels in sea traffic,
   3. Coastal traffic vessels,
   4. Lighters and boats (barges).

B. With regard to the kind of cargo, in the first place concerning ships whose cargo consists of:
   1. Explosive or inflammable materials,
   2. Perishable goods or cattle,
   3. General cargo,
   4. Bulk cargoes, iron, ore, pyrites and phosphates having preference before coal.

In case several applications have been filed for the same gears but different vessels the respective firm will be requested to employ the assigned installation without intermission through all the shifts as well as through Sundays and holidays.

§ 3.

When the work is carried on by several cranes the Harbour Office is entitled, in case of need, (vis maior, danger to ship or cargo etc.,) to employ the cranes elsewhere, however at least one crane must be left for the use of the party who applied for the cranes in question previously. The assignment of cranes cannot be withdrawn before finishing of the first half of the working—shift.

The Harbour Office takes the necessary measures notifying the firm or representative at least one hour in advance.

§ 4.

If the weather conditions do not permit the firm to continue transhipment of goods, whereas transhipment can be performed by another firm, this firm can obtain transhipment gears from the Harbour Office, provided that after weather conditions have improved and the first firm in question can continue the transhipment, the second firm must stop the work after the termination of the half working-shift.

§ 5.

The transhipment facilities are assigned by the Harbour Office along with the technical staff. The loading operation to be effected by the staff of the firm at its responsibility.

§ 6.

Every firm employing transhipment gear must follow the instruction of the Harbour Office resp. the technical staff. An extract of this instruction to be found on application forms.

The crane drivers are obliged to comply with instructions given by foreman of loading operation assigned by firm, provided that said instructions do not infringe the present regulations and rules issued for the technical staff by the Harbour Office.

§ 7.

The use of state cranes for purposes other than transhipment work or for heaving lifts which exceed the maximum admissible weight per crane is forbidden. The Harbour Office is entitled — in each case — to control the lifted weight. The time used for control will be added to the working time of the crane. In case of ascertaining that the regulations of this paragraph have been contravened the Harbour Office is entitled to withdraw the assignment immediately. In case of repeted violation of rules the Harbour Office can exclude the resp., firm entirely from assignment of cranes for a specified time.

§ 8.

If the loading firm does not comply with the present regulations, said firm is responsible before the State Treasury for eventual losses, damages etc.,

WALCOWNIE METALI S. A. Dziedzice

ANTIKORODAL — Nieczerniejący metal srebrzysty

stop aluminiowy odporny na wpływy atmosferyczne, łatwe szlifowanie, polerowanie, lutowanie, spawanie, wysoka wytrzymałość

BLACHY, TAŚMY, DRUTY, PRĘTY, PROFILE, RURY

Bloczki do odlewów w piasku i kokilach dla architektury i konstrukcji pojazdów

Płyty graficzne dla cynkografii, miedziorytu, ofsetowego druku

miedziane i cynkowe ze specjalnego stopu, wysoka wytrzymałość, równe trawienie

which may arise out of the above violation (for ex., damage of cranes, railway wagons, vessels etc.).

The proof of strict observance of the present working regulations is to be produced by the respective firm.

The transhipping firm is exclusively responsible for any accidents which may occur through fault of their staff.

Annex No. 2 to pos. 569.

Tariff of dues for use of state transhipment gears in operation at the port of Gdynia.

I.

Basis of calculating.

1) Working time of transhipment gears.

The working time of transhipment gears counts from the moment of putting the gears at the disposal of the firm on the required spot until returning of the application by the respective firm to the Harbour Office with the adnotation cf the crane driver. The time necessary to bring back the order will be counted off accordingly. This time however cannot exceed 30 minutes from actual quitting time. In such cases as provided in § 3 of these regulations the quitting time will be counted from the moment of redelivery of transhipment gears.

2) As base for computing of working time of the transhipment gears the Harbour Office uses the returned application form showing the necessary particulars such as the exact time of operation of crane and reports of the crane driver after making allowances for:

a) interruptions in work caused by weather conditions, such as storms, fog, snow-fall and other conditions dangerous to life. The Harbour Office will notify the resp., firm about such interruptions.

b) interruptions in work reported at the Harbour Office by the resp., firm, if weather conditions render loading impossible on acount of special qualities of goods.

c) time for which transhipment gears have been reserved.

3) Transhipment work charged according to weight.

If transhipment dues are to be charged according to weight the respective firm is obliged on the request of the Harbour Office to produce supporting documents, as Bs/L., copies, railway bill of lading, customs house certificates or reports of sworn experts.

4) Reserving of transhipment gears.

In case the use of transhipment gears is interrupted owing tho shortage of cargo or if the bringing of railway trucks alongside ship is delayed the transhipment apparatus will be reserved for ordering firm. Reserving-time however, cannot last longer than four hours. For the time of keeping the gears in readiness a reduced fee will be charged, as per tariff below. "E").

Bałtyckie Aukcje Owocowe
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Koncesjonowane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu aukcje publiczne owoców i warzyw
BALTIC FRUIT AUCTIONS LTD.
Aukcyjna sprzedaż importowanych owoców świeżych i suszonych.
Starowiejska 9 — GDYNIA — Telefon 27-87
Adres telegr.: BAO-GDYNIA

ERRATA

TARIFF "B"

last column

Section II, point 1, line b, instead of zł 6.55 — schould read zł 6.65

Section II, point 3, line c, instead of zł 10.50 — schould read zł 11.50

TARIFF "D"

Section I, point 3, line c, instead of zł 5.10 — schould read zł 2.85

TARIFF "E"

Section I, point 1, Portal & Bridge Cranes instead of zł 2.20 — schould read . . . . , zł 2,—

Section II, point 3 — weighing grab (additional charge) . zł 2.50

TARIFF "A".

Tariff of dues charged for use of transhipment gears.

For general cargo. Tariff „A" per 1/2 hour.

1)	Portal and half-portal cranes up to 3 tons loading capacity	zł 4,25
2)	Portal cranes from 3 to 5 tons loading capacity	
	a) with 3 ton commutator per 1/2 hour	4,25
	b) with 5 ton commutator per 1/2 hour	5,25
	Cranes No. 3 & No. 4 lift. cap., 3 to 5 tons, 3 ton commutator	3,40
3)	Portal cranes of 5—7 tons loading cap., 5 t. commutator	5,25
	Portal cranes of 5—7 tons loading cap., 7 t. commutator	8,00
4)	Bridge cranes	
	loading capacity 2,6 tons	6,00
	loading capacity 7 tons	15,00

Tarrif "B"

comprising bulk cargo not otherwise specified.

I. Without grabs. per 1/2 hour

1) Portal and half portal cranes up to 3 tons load., cap.,	zł	3,15
2) Portal cranes loading capacity 3/5 tons:		
a) with 3 ton commutator	zł	3,15
b) with 5 ton commutator	zł	4,15
3) Portal cranes 5/7 tons loading capacity:		
a) with 5 ton commutator	zł	4,15
b) with 7 ton commutator	zł	6,25
4) Bridge cranes:		
a) from 2,6 tons loading capacity	zł	4,70
b) from 7 tons loading capacity	zł	10,00

II. With grabs.

For every ton of goods discharged zł 0,50 but not less than:

1) Portal cranes 3/5 & 5/7 tons loading capacity, 5 ton commutator:		
a) with grabs	zł	4,15
b) with polyp-grabs	zł	6.55
2) Portal cranes 5/7 tons capacity & 7 tons commutator:		
a) with grabs	zł	8,00
b) with polyp-grabs	zł	10,50
3) Bridge cranes:		
a) 2,6 tons loading capacity with grabs	zł	6,00
b) 7 tons loading capacity with grabs	zł	9,00
c) 7 tons loading capacity with polyp-grabs	zł	10,50
4) For the use of the weighing grab, per ton	zł	0,10

III. Belt Conveyors.

For loading coal per ton zł 0,24 but not less than . . . zł 20,00

Tariff "C"

Special tariff for bulk cargo.

I. Mixed cargo.

1) Portal & half-portal cranes up to 3 tons	zł	2,85
2) Portal cranes 3/5 tons loading capacity:		
a) 3 ton commutator	zł	2,85
b) 5 ton commutator	zł	3,75
3) Portal cranes 5/7 tons loading capacity:		
a) 5 ton commutator	zł	3,75
b) 7 ton commutator	zł	5,00
4) Bridge cranes 2,6 tons lifting capacity	zł	4,20
b) Bridge cranes 7 ton lifting capacity	zł	9,00

II. Compact cargo, not less than 100 tons uniform goods.
Per ton discharged 0,43, but not less than:

1) Portal & half-portal cranes up to 3 tons loading capacity	zł	2,85
2) Portal cranes 3/5 tons loading capacity:		
a) with 3 ton commutator	zł	2,85
b) with 5 ton commutator	zł	3,75
3) Portal cranes 5/7 tons lifting capacity:		
a) witht 5 ton commutator	zł	3,75
b) with 7 ton commutator	zł	5,00
4) Bridge cranes:		
b) 2,6 tons lifting capacity	zł	4,20
b) 7 tons lifting capacity	zł	12,00

Tariff "D"

I. Scrap Iron.

1) Portal & half-portal cranes up to 3 tons lifting capacity	zł	2,15
2) Portal cranes 3/5 tons lifting capacity:		
a) with 3 ton commutator	zł	2,15
b) with 5 ton commutator	zł	2,85
c) with 5 ton commutator & polyp-grab	zł	4,70
3) Portal cranes 5/7 tons lifting capacity:		
a) with 5 ton commutator	zł	2,85
b) with 5 ton commutator and polyp-grab	zł	4,70
c) with 7 ton commutator	zł	5,10
d) with 7 ton commutator & polyp-grab	zł	5,10

Stones.

Regardless of lifting capacity of crane	zł	2,50

Tariff "E"

I. For keeping the gears in readiness for specified time.

For every commenced 1/2 hour:

1) Portal & Bridge Cranes	zł	2,20
2) Belt conveyors	zł	6,00
3) weighing grab	zł	3,00

II. Sundays & Holidays.

Additional charge above the normal rate per each 1/2 hour:

1) Portal & Bridge cranes	zł	1,25
2) Belt Conveyor	zł	2,50

Note: For the use of the belt conveyor & weighing grab the extra fee is charged for a minimum of 4 hours.

Tariff "F"

1) For adjusting the gang-way by means of crane for every commenced 1/2 hour	zł	2,50
2) For using cranes No. 63 & 64 as gangways	zł	1,50

Note: no extra charge collected if cranes No. 63 & 64 are used for loading goods & disembarking passengers or if used as gangways to foreign tourist ships.

3) a) For using the 8 ton wagon-scale: regardless of quantity of goods	zł	0,50
b) For weighing touring-cars & trucks for customs purposes	zł	1,00
c) For weighing platforms and transport-automobiles	zł	0,50

Note: Each weighing not to exceed 15 minutes, otherwise extra charge.

4) For using the decimal scales, 1000 kilograms for every 12 hours commenced	zł	2,00

L. Altmann, Hurtownia żelaza
Katowice, Pl. Marsz. Piłsudskiego 11

III.

List of goods according to tariff groups, using the State loading discharging arrangements.

Acetic acid	A
Acids in carboys	A
Alabaster	A
Alcoholic beverages	A
Almonds	A
Alun	A
Aluminium	A
Ammonia (liquid)	A
Aniline oils	A
Aniline Salt	A
Animal fats	A
Animal hair	A
Anise	A
Asbestos	A
Asphalt	B
Automobile tyres	A
Automobile tyres (used)	C
Automobiles and accessoiries	A
Artificial wool	A
Bacon	B
Bags (empty)	A
Bark (all kinds of)	A
Barrels (empty)	B
Barrel hoops	A
Basketware	A
Beer	A
Benzine	A
Bisulphate of sodium	B
Boats	A
Bones	B
Bone meal	B
Books and brochures	A
Bran	B
Brandy	A
Brassware and Brass Splinters	A
Bricks	B
Bristles	A
Broom sticks	A
Brushes	A
Bulrush	B
Bunkercoal	B
Butter	A
Cabbage	B
Cables	A
Cacao	A
Cacao seed	A
Cainite	B
Candles	A
Caoutchouc	A
Caustic magnesite	A
Carbide	A
Cardboard	A
Carbolic acid	A
Caseine	A
Ceramic	A
Celluloid	A
Cellulose	B
Cement	B
Chairs	A
Chair seats	A
Cheese	A
Chalk (Creta)	B
Chlorate of calcium	B
Chemical products	A
Cigarettes	A
Clay and clayware	A
Clover	A
Coal briquettes	B
Coffee	A
Coke	B
Copper and copperware	A
Copra	A
Cork wood	A
Cork scraps	A
Corn flour	B
Corn grain	B
Cotton	B
Cotton goods	A
Cotton waste	B
Cotton yarn	B
Cresoline	A
Dent corn	B
Dextrine	B
Dill	A
Drain — pipes	B
Dried	A
Earthenware	A
Eggs	A
Electric conductors	A
Entrails (bowels)	A
Eternite plates	B
Exotic wood	A
Export timber (logs)	B
Feathers	A
Fertilizers	B
Fibre mats	A
Fire wood	B
Fish	A
Fish flour	B
Flax (combed)	A
Flax (Raw)	B
Flint	B
Floor tiles	B
Frames	A
French beans	B
Fresh fruits	A
Fruit tree kernels	A
Furniture	A
Fusel	A
Gallalite	A
Gaseous oils	A
Gelatine	A
Ginger	A
Gingerbread	A
Gilsonite	B
Glass balloons (carboys)	A
Glass bottles	A
Glassware	A

Glucose	A
Glues	A
Grinding materials	A
Groats	B
Ground stone	B
Gun Powder	A
Hemp	A
Herrings	A
Hoofs	A
Hop	A
Honey	A
Horn scraps	A
Horses	A
Horse shoes	A
Horse-hair	A
Husked rice	A
Iron	C
Iron beams	B
Iron and steel ware	A
Ironclad plates	A
Iron ore	B
Iron pipes cast and drawn	C
Iron plates zinkified	C
Juniper (dried)	A
Jute	A
Jute yarn	A
Lacquer-varnish	A
Lard	A
Lead cinders	A
Leather goods	A
Lentil	B
Likopodium	A
Lime	B
Litopon	A
Litharge	A
Liquors	A
Logs and telegraph poles	B
Lubricating oils	A
Machine apparatus and partes	A
Machine oil	A
Maize	B
Malt	A
Manufactured goods	A
Match sticks	A
Mattresses	A
Medicinal herbs	A
Medicinal salt	A
Mercury	A
Metal cinders (by barrels)	A
Metal scraps (by barrels)	A
Mineral	A
Mineral dyes	A
Mineral salt	B
Mineral water	A
Motorcycles and parts	A
Mushrooms	A
Nails	A
Naphtoline	B
Nuts	A
Oak blocks	A
Oil-cake	B
Old gum	C
Packing tow	B
Paper	A
Paper-pulp	A
Paraffine	A
Paraffine candles	A
Paving stones	D. H
Pea	B
Picture frames	A
Pitch	B
Pit coal	B
Plater of Paris	B
Phosphorites	B
Plough-shares	A
Plums	A
Porcelain	A
Potash salts	B
Potatoe starch	B
Potatoes	B
Poultry (Fowl)	A
Preserves	A
Pumkin seeds	A
Pyrites	B
Quartz stone	B
Quartz	B
Rabbit skins	A
Radiators	A
Rags in blls and bales	A
Rails	C
Rail props	B
Rapeseed	B
Reed	A
Resin	A
Rice (raw)	B
Rice flour	B
Roofing cardboard	A
Roofing tile	B
Ropes	A
Rubber goods	A
Salpetre	B
Sand	B
Scrap-iron	D
Screws	A
Screwnuts	A
Seeds	A
Seperators	A
Seradella	B
Silk	A
Skins (in bales)	A
Smoked and frozen meat	A
Sleeper	B
Small boxboards	B
Soap	A
Sodium	B
Soot (Carbon black)	A
Soy bean (ground)	B
Spar	B
Spices	A
Spirits	A
Starch	A
Staves	A
Stearine	A
Stoneware	A

Stone (in cubes)	D. II	Vegetalbe fats and oils	A
Stone blocks	B	Vitriol	A
Straw	B	Waste-paper	B
Succory	A	Wastes of celluloid	A
Sugar	B	Wastes of Cotton	B
Sulphate of ammonia	B	Wastes of Wool	A
Sulphur loose and in bags	B	Whalebone	A
Sunflower seed	A	Whale-oil	A
Syrup	A	Wax	A
Talcum	A	Wastes of skins	B
Tallow, suet	A	Wicker and Hoods	A
Tannin	A	Windowglass (panes)	A
Tannin extract	B	Wine	A
Textiles	A	Wire	C
Textures	A	Woodware	A
Timothy grass	A	Wood	A
Tin	A	Wool	A
Telegraph poles	B	Yarn	A
Thomas slag	B	Zinc	A
Tobacco	B	Zinc dust	A
Turpentine	A	Zinc plates	A
Twine	A	Zinc white	A
Vaseline	A		

Want you have

fashionable and practical clothes

you are obliged to examine
the large choice of own

home-spuns

of

„Leszczków"

The real home-spuns, tasteful
patterns. Great choice of plaids.

The articles of polish national art

in

„Len Wileński"

Sculptures, embroideries, tapestries, mats, carpets, cushions, pottery, souvenirs like national dolls ect.

Large choice of linen and manufacture of linen ect. — Bath-beach—and travellin costumes.

Gdynia, Świętojańska 38 - tel. 32-85.

WORKING HOURS IN THE PORT OF GDYNIA

2 daily shifts and 1 night shift: from 7 a.m. to 3 p.m.; from 3 p.m. to 11 p.m. and from 11 p.m. to 7 a.m.

Holiday intermission counts from 11 p.m. of the day preceding Sunday or holiday until 11 p.m. of the next day.

D. TOWAGE DUES

The cost of tugboats assistance by tugboats is charged as follows:

up to 500	Gross-Register-Tons	Zł	30,—
from 501 to 1000	,, ,,	,,	40,—
,, 1000 ,, 1500	,, ,,	,,	60,—
,, 1501 ,, 2000	,, ,,	,,	70,—
,, 2001 ,, 2500	,, ,,	,,	90,—
,, 1501 ,, 3000	,, ,,	,,	110,—
,, 3001 ,, 3500	,, ,,	,,	130,—
,, 3501 ,, 4000	,, ,,	,,	150,—
,, 4001 ,, 4500	,, ,,	,,	180,—
over 5000	,, ,,	,,	200,—

On Sundays and Holidays, during ice periods 50% to be added.

During heavy ice periods 100% to be added.

Note 1. The chamber of commerce in Gdynia designats the lenght and existence of ice periods.

Note 2. A fee of zł 60.— is charged per overy hour begun for tugboats used otherwise than for towing.

E. BOATMEN-TARIFF

Mooring Steamers — up to 300	N.-R.-T.	Zł 10.—	unmooring	10.—
from 301 to 600	,,	,, 15,—	,,	10,—
,, 601 — 1000	,,	,, 20,—	,,	15,—
,, 1001 — 1500	,,	,, 25,—	,,	20,—
,, 1501 — 2000	,,	,, 30,—	,,	20,—
,, 2001 — 2500	,,	,, 40,—	,,	30,—
,, 2501 — 3000	,,	,, 50,—	,,	30,—
over 3001	,,	,, 60,—	,,	30,—

On Sundays and Holidays during ice periods 50% to be added.

Towarzystwo „ELEKTRYCZNOŚĆ" Spółka Akcyjna
w Warszawie, ul. Czackiego 6 Telefony 217-82 i 634-94
Wytwarza w swoich Zakładach Elektrotechnicznych w Ząbkowicach chlorek bielący, chlor ciekły, sodę żrącą, karbid, wodę utlenioną skoncentrowaną do celów technicznych i medycznych, **nadboran sodu (perborat),** węgle do baterii i suchego elementu i szczotki do maszyn elektrycznych

DOM PRZEMYSŁOWO-HANDLOWY „CHEMART" SPÓŁKA KOMANDYTOWA
Warszawa, Pl. Żelaznej Bramy 2. Tel.: 2-01-04, 2-01-05, 2-01-06, 2-01-82
Oddz. Olejarnia i Rafineria: Toruń-Mokre, ul. Dworcowa 18-22 tel. 28-18
Oddz.: Gdynia, ul. Polska 22/26 tel. 29-87

STEVEDORING TARIFF

(CURRENT RATES)

IN THE PORT OF GDYNIA

Valid since July 1 1st 1934

For 1 ton = 1 000 kilograms

	Loading zł	Unloading zł
General cargo	2.15	2,00
General cargo spacious, poisonous, dirty	3,25	2,90
Cellulose in pressed bales	2.30	2,00
Cotton in pressed bales	2,25	2,25
Quebracho extract in bales	2,20	2,20
Zinc in plates	2,10	1.80
Full steamer cargoes.		
Coal trimming — self-trimmer	0,45	
easy-trimmer	0,55	
heavy-trimmer	0,70	
For each tweendeck additional charge zł 0,10 is required wherebey the additionale rate refers to the entire loading capacity — tweendecks included.		
Coke like coal plus 50% additional charge		
Scrap iron		2,50
Raw-iron	2,10	1,80
Tubes up to 8 inches diameter	1,80	
„ 8—12 inches diameter	2,20	
„ over 12 inches, according to agreement		
Plate (sheets), wire and iron bars. angles etc.	2,00	
Rails:		
a) for steamers of the A-type: holds shorter than 10 m. long without tweendecks & supports and with a flat hold bottom	1,80	
b) for steamers of the B-type: holds shorter than 10 m. resp. one or two tweendecks or holds with bottoms unconvenient for loading	2,00	
c) for steamers of the C-type, one or more tweendecks and supports	2,30	
Cement in barrels an bags*)	1,45	1,45
Thomas slag in bags*)	1,50	1,40
Phospates, ammoniac and salpetre in bags*)	1,50	1,40
Nitrous, compounds in bags*)	1,50	1,40
Ore, phosphorites and pyrites small granular loose, discharging with ship's derricks	1,45[2])	1,45[2])
Ore, phosphorites and pyrites big granular loose discharging with ship's derricks	1,55[2])	1,55[2])
Ore, phosphorites and pyrites small granular loose, discharging with cranes	1,75[2])	1,75[2])
Ore, phosphorites big granular loose discharging with cranes	1,85[2])	1,85[2])
Sugar in bags*)	1,45	1,45
Vetch products in bags*)	1,60	1,70
Vetch. products by bags or barrows	—	1,60
Oil seeds in bags*)	2,00	2,00
Oil seeds by bags or barrows	—	1,85

*) If in bags in parcels over 1 000 tons, 10% rabate. — The same applies to all goods in bags with, exception of rice.

[3]) Valid from 1. VIII. 1934.

[3]) When decimal weighing — 1,80 zł. Valid from 23. V. 1938.

Soia — scrap and soia flour	—	1,60[3])
Potatoes in bags	2,20	2,10
Potatoes loose	2,20	1,80
Onions in bags*)	2,50	—
Sugar bett pulp in bags	2,90	2,90
Herrings in barrels 1/1	0,30	0,16
Herrings in barrels 1/2	0,23	0,14
Rice	1,80	1,80
Paving stones		1,45
Salt losse	0,55	
Salt in bags	1,45	
Salt in barrels	1,85	
Potash salt smal granular		1,70[4])
Potash rock salt		3,25[5])
Apatites by cranes with grabes		1,75
Apatites by tubes		1,90[5])
Goudron pack — self-trimmer		0,45 + 50%[6])
— easy-trimmer		0,55 + 50%
— heavy-trimmer		0,70 + 50%
For each tweendeck additional charge zł 0,10 is required whereby the additional rate refers to the entire loading capacity — tweendecks inclused.		
Sulphur loose		2,00[7])

In case of using shore cranes 1/2 cranage to be borne by ship. This rule does not concern coal.

[3]) Valid from 1. VIII. 1934.
[4]) Valid from 1. VI. 1935.
[5]) Valid from 10. II. 1936.
[6]) Valid from 16. IV. 1936.
[7]) Valid from 1. VIII. 1936



Organizacja Sprzedaży Wyrobów Wspólnoty Interesów Górniczo-Hutniczych S. A.
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Katowice, ul. Zamkowa 20

Hurtowy handel żelaza blach i rur

Telefony 329-95, 329-96, 329-97, 329-98
Adres telegr.: ŻELHURT, Katowice
Skład: ul. Zamkowa 20

Oddział w Gdyni, Świętojańska 53 - Tel. 30-69

Inne Odziały w kraju:

POZNAŃ, Kantaka 6
BYDGOSZCZ, Leona XIII 12
BRZEŚĆ n/BUGIEM, Jagiellońska 130

TARIFF OF THE POLISH SHIPBROKERS' ASSOCIATION

In force from 1 st April 1934

The undermentioned fees will be charged to steamers, sailing-vessels, motor-vessels and seagoing by the Shipbrokers at Gdynia.

Agency fee for vessels arriving to or leaving from Gdynia.

Up to 1 500 cbm nett	20 gr per cbm
For that part of vessel's capacity exceeding 1 500 cbm nett but not 3 000 cbm nett	15 gr per cbm
do-do-do 3 000 cbm nett but not 5 000 cbm nett . . .	10 gr per cbm
do-do-do 5 000 cbm nett	5 gr per cbm

The fees are charged each way, both inwards and outwards.

Vessels with compound cargoes are charged with and additional fee of 25%.

Vessels arriving resp. leaving in ballast or empty are only charged with half fees for inward resp. outward clearance.

Vessels with partcargoes not abive half of the deadweight capacity resp. Cubic or Standard capacity only pay half fees.

Vessels calling for bunkers pay 1/5 th of the fees.

Vessels arriving with cargoes of ore and (or leave with coal and) or coke cargoes are only charged with 2/3 rds of the total inward and outward fees together.

These reductions also come in force for inward and outward clearance if a vessel arrives in ballast for loading coal or arrives with ore cargo and leaves in ballast.

Lighters (barges) as well as sailing-vessels and aux. motorvessels pay 20% less.

The minimum agency fee for vessels with cargoes is charged with 50 zł vessels in ballast with 25 zł each way.

Tugboats with lighters in tow pay minimum zł 50,— for inward and same for outward clearance.

Commission for collecting freigt: 1/4% for bulk cargos, 1/2% for compound cargoes.

Outlay commission is charged with 2% for each month commenced after date of disbursements account, but only in case the amount of outlays has not been remitted within one month after the date of the disbursements account.

The above named charges do not refer to vessels in regular service on Gdynia.

Special fees for despatch of custom - formalittes are not charged.

GDYNIA, 1 st April 1934.

Polski Związek Maklerów Okrętowych.
The Polish Shipbrokers' Association

CHARGES FOR WATER

— The charges for water galley and boilers are:

500 tons from hydrant per ton	Zl 1,10
Prices over 500 tons from hydrant per ton	Zl 1,00

CHARGES FOR SAILORS HOME

for vessels up to	1000	Gross-R.-T.	Zl	5,—
from 1001 „	2500	„	„	10,—
„ 2501 „	5000	„	„	20,—
„ 5001 „	8000	„	„	30,—
over 8000		„	„	50,—

EXPENSES AT GDYNIA FOR SHIPS CALLING FOR BUNKERS ONLY.

1. Pilotage:

in and out, (50% of ordinary rate)

up to 2000 cbm. net	Złoty	30,—
„ „ 2500 „ „	„	37,50
for each 500 „ in excess	„	7,50

2. Tugs:

in and out, (Not compulsory for ships of less than 2200 resp. 2000 G.-R.-T.)

up to 500 G.-R.-T.	Złoty	60,— *)	less 35% for bunkering only
„ „ 1000 „	„	80,—	
„ „ 1500 „	„	120,—	
„ „ 2000 „	„	140,—	
„ „ 2500 „	„	180,—	
„ „ 3000 „	„	220,—	
„ „ 3500 „	„	260,—	
„ „ 4000 „	„	300,—	
„ „ 5000 „	„	360,—	
above 5000 „	„	400,—	

*) These rate are tug. Sundays and Holidays 50% more. If tug used only one way, 50% reduction.

3. Boatmen: in and out

up to 300 N.-R.-T.	Złoty	20,—**)	less 10% for bunkering only
„ „ 600 „	„	25,—	
„ „ 1000 „	„	35,—	
„ „ 1500 „	„	45,—	
„ „ 2000 „	„	50,—	
„ „ 2500 „	„	70,—	
„ „ 3000 „	„	80,—	
above 3000 „	„	90,—	

**) Sundays and Holidays 50% more.

4. Quay Dues:

per day and running meter lenght of ship — Złoty 0,08

5. Customs Watch:

per Customs Officer and hour — Złoty 2,— abt.

6. Agency Fee: (1/5 of tariff rate)

up to 1500 cbm. net	Złoty	0,08 p. cbm.
each further cbm. from 1500—3000	„	0,06 „ „
each further cbm. from 3000—5000	„	0,04 „ „
each cbm. net exceeding 5000	„	0,02 „ „

Compiled by „BERGTRANS" Shipping Company, Ltd.

POLSKA ŻEGLUGA RZECZNA

„VISTULA" Sp. z o. o.

Oddział w Gdyni, ul. Rybacka 5

Tel.: 10-83, 10-84, 10-85

Regularna komunikacja towarowo-pasażerska Gdynia—Warszawa—Kraków



Magazyn portowy przy ul. Polskiej — Harbour Warehouse on the street ul. Polska

Specification of Transhipment Installations.

No.	Specification	Lifting capacity (in tons)	Silesian Wharf	Swedish Wharf	Danish Wharf	Dutch Wharf	French Wharf	Pilot's Wharf	Polish Wharf	Rotterdam Wharf	U. S. A. Wharf	Czechoslovak. Wharf	Rumanian Wharf
1	Portal crane with wagon	7½ 7	2 3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bridge cranes	7½	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Like item No. 2	6	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Automatic scale for ore (200 tons)	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Wagon tip (400 tons per hour)	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Coal tip with beltconveyors (600 tons per hour)	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Like item No. 1	7	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
8	Like item No. 1 but with commutator	3½	—	—	—	8	—	—	—	—	—	3	—
9	Crane of loading general cargo (piece goods) with commutator . .	3½	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—
10	Portal crane for general cargo	1½	—	—	—	—	—	2	12	4	—	—	—
11	Like item No. 10 . . .	2½	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
12	Like item No. 10 . . .	3	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
13	Like item No. 10 but with commutator . . .	2-3	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
14	Half portal crane with commutator	2-3	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
15	Half portal crane for general cargo	3	—	—	—	—	8	—	—	—	12	—	3
16	Sliding crane (near the Port Refrigerator) . .	1½	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
	Total		5	9	2	10	8	4	22	5	16	4	3

THE HARBOUR OF GDYNIA

The Harbour of Gdynia is State property, administered by the Harbour Office in Gdynia, which is dependent on the Ministry of Industry and Commerce.

The total harbour area amounts to 1414 hectars of which 741 are water and 673 land.

The lenght of wharfage in use is 12.870 metres, with a depth of water from 6 to 12 metres.

The wharves possess up-to-date transhipment facilities. The number of transhipment installations amounts to 88, with a total transhipment capacity of 7.800 tons per hour. (See tabulation alongside of text).

There are also 3 bunker-ships with a total loading capacity of 800 tons p./h. namely,

1) „Robur 7" property of the firm „Polskarob" — 350 tons p. h.
2) „Progress I" property of the firm „M. E. W." — 150 tons p. h.
3) „Skarbofermy" property of the firm „Skarbopol" — 300 tons p. h.

The exploitable area of harbour warehouses in use at present amounts to 246.703 square metres. These warehouses are situated as follows:

Warf	Warehouse	Area in sq metres
Pilot's Wharf	Warehouse No. 1 (Harbour Office)	3.911
Polish „	„ „ 3 „ „	5.664
„ „	„ 5 „ „	13.663
„ „	Cukroport „ 1	4.959
„ „	„ „ 2 & 3	13.051
„ „	Józef Fetter, Ltd	3.950
„ „	American Scantic Line, Ltd	2.644
„ „	Panterei No. 1	8.794
„ „	„ „ 2	4.552
„ „	Refrigerator & Port Sheds	17.185
„ „	Spolem	1.570
„ „	Bananas	1.870
„ „	Polish Tobacco Monopoly	5.609
Rotterdam Wharf	Warehouse No. 2 (Harbour Office)	12.931
„ „	„ of the firm Export-Import	485
„ „	„ of the firm Emtcha	1.427
Indian Wharf	Rice Mill	8.400
„ „	Fats & Oil Works, Ltd	5.685
„ „	Grain Elevator Ltd	9.880
English Wharf	Fish Hall & Refrigerator	2.437
„ „	Herring Storehouses (Harbour Office)	3.293
„ „	Warehouses of the firm Mewa	2.413
„ „	Herring Storehouse of the Sea Fishing Instetute	1.845
„ „	Herring Refrigerating Plant	3.586
„ „	Warehouse of the firm Bloomfields	4.070
French Wharf	Warehouses of the Harbour Office near the Maritime Station	7.890

Biełoguski & Gilerman
Produkty rolne Sp. z o. o.

Zboże, artykuły strączkowe, oleiste i nasiona

Tel. 31-29 i 31-47 Gdynia, ul. 3-go Maja 24 Tel. 31-29 i 31-47
Skrz. poczt. 50 — Adr. telegr. BALTARGA

Wilson Wharf	Warehouses of the firm Warta & Fruit Auctions	7.814
" "	" of the firms Vistula	303
" "	" of the firms Żegluga Polska	960
Swedish Wharf	" of the firms Korab	2.070
Cassub Wharf	" of the firms Polskarob	218
" "	" of the firms Mopol No. 1	320
United States Wharf	" of the firms Mopol No. 2	1.276
(Free Customs Zone)	Harbour Office Warehouse No. 6 (National Economic Bank storehouses)	11.692
" " "	" " " " 7	8.171
" " "	" " " " 9	12.255
" " "	" " " " 8	14 646
" " "	Warehouse of Cukroport No. 5	9.334
" " "	Warehouse of the firma Balta	70
Silesian Wharf	" of the firm Pantarei	250
Oksywie Wharf	" of the firm Paged	1.232
Rumanian Wharf	" of the Harbour Office No. 10	12.008
ul. Rotterdamska	" of the firm Hartwig	820
"	Egg Inspection Station	448
ul. Celna	Warehouse of the firm Barcikowski	1.960
Węglowa	" of the firm Hartwig	1.420
Św. Piotra	" of the firm Budzisz	168
" "	" Kąkol	297
" "	Fish Industry Plant	235
" "	Warehouse of the firm Syrena	367
" "	" of the firm Temporyb	110
Śledziowa	" of the firm Nordia-Have	178
"	" of the firm Anglo-Scott	275
Rybacka	Fairs & Expositions	2.570
Jana z Kolna	Polish State Railways Freight Depot	1.230

The harbour possesses an extensive network of railway tracks total lenght of which amounts to 221.5 kilometres.

Gdynia — the greatest port on the Baltic, has 49 regular shipping connections with the various ports of the world. It is not only an important transhipment port for Poland's foreign trade, but is also well known as a port of transit to and from the Scandinavian and Central-European countries.

The importance of Gdynia in Poland's economic life is shown, as follows, by charts and diagrams illustrating the expansion of goods turnover, passenger and ship traffic.

The general goods turnover for the first half of 1939 (January — June) amounted to 5.042.341 tons. This testifies to Gdynia's firm and constantly improving position in international trade and augurs well for the port's development.

B-cia SCHUSTER, Inż. i S-ka

Gdynia, ul. 11-go Listopada Nr. 22, telef. 28-08

Fabryka Wyrobów Metalowych i Aparatów Elektrycznych

Wykonuje również:

wszelkie konstrukcje żelazne
naprawa maszyn i kotłów parowych
drzwi i okiennice gazoszczelne
wewnętrzne urządzenia schronów przeciwgazowych

All types of iron construction — work as
well as repairing of engines & steam boilers

LIST OF AUTHORITIES

Harbour Authorities and Offices.

The Port Authority (Harbour Board), ul. Chrzanowskiego 10, tel. 37-24, 13-23, 14-21.

Harbour Master's Office, Pilot's Wharf, tel. 10-19 .

Central Customs' Office, ul. Rotterdamska 9, tel. 39-11.

Sea Fishing Institute, ul. Waszyngtona 11, tel. 14-20.

State Meteorological Institute, ul. Waszyngtona 14 ,tel. 29,64.

Polish State Railways, Port of Gdynia Station, tel. 29-06.

Post & Telegraph Office, Maritime Terminus, tel. 27-00.

State Export Institute, branch-offices, Free customs Zone, tel. 15-92.

Other Authorities, Offices and Institutions.

Municipal Government Office (Komisariat Rządu), Świętojańska 111, tel. 39-73

The Gdynia Chamber of Industry & Commerce, ul. 10 Lutego 24, tel. 39-31

Polish Compensation Institute, branch-office: ul. 10 Lutego 24, tel. 35-65.

County Court (Sąd Okręgowy), Plac Konstytucji 5 ,tel. 10,54.

Admiralty Court, Plac Konstytucji 5, tel. 31-31.

Municipal Court (Sąd Grodzki), ul. Jana z Kolna, tel. 36-57.

Labour Disputes Court, ul. Jana z Kolna, tel. 34-57.

The City Fire Brigade, tel. 20-22.

The Port Fire Brigade, tel. 10-12.

Frontier Guard, ul. Rotterdamska 19, tel. 12-00.

The State Police, ul. Mościckich 3, tel. 22-50.

The Port Police Station, ul. Chrzanowskiego, tel. 12-42.

Fiscal Offices, ul. 10 Lutego 24 & ul. Świętojańska 50.

State Employment Bureau, ul. Morska-Grabówek, tel. 49-11.

State Employment Bureau for harbour workers ,ul. Morska, tel. 49-11.

Labour Disputes Board, ul. Świętojańska 56, tel. 16-65.

Institute of Sea & Tropical Hygiene, ul. Starowiejska 50, tel. 22-05.

Baltic Institute (G. A. M.,) ul. Świętojańska 23, tel. 18-74.

The Terminus Protective Mission (for travelling young ladies) ul. Leśna, tel. 25—55.

Emigration Camp, Grabówek, tel. 39-71.

Main Post-Office, ul. 10 Lutego 10, tel. 11-24.

Board of Weights & Measures, ul. Warszawska 60, tel. 36-22.

State Maritime School, ul. Morska.

Fabryka Lin i Siatek
Zygmunt Szymiec
GDYNIA, ul. Łużycka 4, tel. 31-14
biuro, ul. Śląska 51 m. 110

liny manilowe, konopne, stalowe i siatki metalowe.

„D E G E S“ Zakłady Farmaceutyczno-Chemiczne i Hurtownia Apteczno-Drogeryjna
Spółka Akcyjna
Wojewódzka 21 w KATOWICACH Telefon 3

Ambulances & Hospitals.

Social Securities' Ambulance, ul. Chrzanowskiego 19, tel. 12-40.
Harbour Medical Officer, Free Customs Zone, tel. 25-86.
Municipal Hospital for contagious diseases, Babi Dół ,tel. 96-64.
Navy Hospital, Naval Harbour — Oksywie, tel. 29-31.
St. Vincent's Hospital, ul. Mościckich, tel. 39-05.

SANITARY ORGANISATION OF THE PORT.

Administration Building of the Port Sanitary Service.

The building with the Port Sanitary Service Bureaus is situated on the wharf in Minister Kwiatkowski's Basin (entrance to the Free Customs' Zone).

There are ten bureaus:

1. Reception room of the Medical Officer.
2. Reception room of Assistant Medical Officer.
3. Office of the veterinary doctor.
4. General Service Bureau.
5. Bills of Health Bureau.
6. Examination rooms (2) for men & women, waiting-room.
7. Two rooms for sanitary controllers having night service.

There are two large maps (wooden) 215×140 centimetres):

1. A map of the world. On this map the actual state of of diseases is marked by means of multicoloured pins: according to regulations of the International Convention.
2. A map of the port.

QUARANTINE BUILDING.

The quarantine establishments of the port of Gdynia are situated at Babi Dół, 5 kilometres distant from the port. The patients can be transported either by motor-boat of the quarantine service or by ambulance.

The establishments have three separate buildings:

1. Disinfection & disinsectisation Station.
2. Contagious Diseases Hospital (used also by the city).
3. Administration Building.

Państwowy Zakład Higieny
Dział Surowic i Szczepionek
Warszawa, ul. Chocimska 24. Adr. telegr. „Centrepid-Warszawa"
Wyrób wszelkich: Surowic leczniczych, Szczepionek, Insuliny

State Institute of Hygiene
Serum — and Vaccins Department
Warsaw, 24, Chocimska str. Telegrams: „Centrepid-Warszawa"
Production of: Therapeutic sera, Vaccins, Insulin

Hotel POLSKA RIVIERA w Gdyni bezpośrednio przy plaży morskiej — Pokoje od zł 4,50. Woda bieżąca ciepła i zimna — Centralne ogrzewanie — Łazienki — Garaże — Dobra kuchnia — Telef. 10-16.
Gdynia - Polish Port Hotel Restaurant POLSKA RIVIERA
on the sea — Rooms from 4,50 zl. and up Hot and cold water — Steam Heating — Bath rooms Garages — Excellent Kitchen — Telephon 10-16

Economic Associations of Harbour Businesses.

Council of Harbour Businesses, ul. Św. Piotra 12, tel. 12-09.
Association of Polish Shipowners, ul. Waszyngtona 15, tel. 25-9 8.
Polish Association of Ship Brokers, ul. Św. Piotra 12, tel. 26-32.
Association of Representatives of Coal Concerns, ul. Św. Piotra, tel. 26-32.
Association of Bunker-Coal Suppliers, ul.
Association of Harbour Industries & Owners of Harbour Warehouses, ul. Św. Piotra 12, tel. 12-09.
Gdynia Cotton Association, ul. Derdowskiego 7, tel. 30-16.
Association of Forwarding Companies of Western Poland, ul. Abrahama 18, tel. 16-46.
Association of Gdynia Harbour Forwarders, ul. Portowa 12, tel. 26-32.
Polish Union of Sea Fishers, Port Rybacki, tel. 13-83.
Gdynia Cotton Arbitration, ul. Derdowskiego 7, tel. 30-16.

THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE IN GDYNIA.

The Chamber of Industry and Commerce in Gdynia is an institution of economic selfgovernment of the Pomerania district (palatinate).

Besides the general economic problems of Pomerania the Chamber of Industry and Commerce in Gdynia is especially interested in maritime problems, concentrated in Gdynia, the only national port of Poland, through which a large part of Polish foreign trade is served.

The realisation of the above mentioned problems finds its expression in the activity of different organs of the Chamber of Industry and Commerce. These organs are: industrial, commercial and navigation sections likewise the respective commissions (boards).

The Chamber of Industry and Commerce is represented by permanent delegates to the Harbour Council in Gdynia, Advisory Committee for Maritime Affairs at the Ministry of Industry and Commerce in Warsaw, Economical Council of Pomerania and in many other economical institutions.

The Chamber of Industry and Commerce consists of 60 Counsellors (50 elected, 5 appointed by the Minister of Industry and Commerce and 5 elected by the Chamber of Industry and Comerce. The board of the Chamber of Industry and Commerce consists of 8 members, including the President (Chairman) and 7 vicepresidents. The President of the Chamber of Industry and Commerce is Mr. Stanisław Tor.

The executive organ of the Chamber (Board) is the Chambers head-office, which includes 4 departments: general, administrative, maritime and commercial. The Chamber has a branch-board in Bydgoszcz, particularly active in industrial questions.

The Director of the Chamber is Mr. Józef Kawczyński.

The Chamber of Industry and Commerce maintains 6 colleges and commercial schools in: Gdynia, Bydgoszcz, Grudziądz, Toruń and Tczew.

The Chamber has its own official reports: 1) "Bulletin of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia — Trade and Sea Transport", published fortnightly, 2) "Regular Lines of Gdynia" 3 times a month, and 3) daily bulletin of arrivals and sailings of ships in the port of Gdynia (adress: Gdynia, 10 Lutego 24).

IMPORT *EXPORT* *SPECJALNOŚĆ:*
Stowarzyszenie Kupców dla Handlu Kolonialnego *Kawy surowe i palone herbata-korzenie owoce południ.*
„HAKOL" Sp. z o. o.
Tel. 34-00 — Gdynia, ulica 10 Lutego 21-23 — Tel. 34-08

Międzynarodowi Ekspedytorzy

C. HARTWIG S. A.

Zarząd w Poznaniu

ODDZIAŁ W GDYNI

ul. Rotterdamska 3

Adres telegraficzny: „Cehartwig"

Telefon Centrali: 29-24

Przeładunek ładunków masowych i drobnicy w portach w Gdyni i Gdańsku.

Regularne przewozy samochodowe na liniach między pozostałymi Oddziałami.

Ułatwiamy eksporterom penetrację rynków zagranicznych przez ścisłe kalkulacje i szybkie informacje o przepisach dewizowych, taryfowych, celnych i konsularnych obowiązujących zagranicą. Służymy fachową poradą przy przeprowadzaniu wszelkiego rodzaju transportów lądowych i morskich.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Warszawa, Wilno, Zbąszyń.

Korespondenci na Polskę Koncernu Schenker i Ska.

C. HARTWIG

International Forwarding Co., Ltd.,

Head Office in Poznań

Branch Office in Gdynia, ul. Rotterdamska 3

Telegraphic address: "Cehartwig"

Central telephone: 2924

Transhipment of bulk cargoes and piece goods in the ports of Gdynia and Danzig.

Regular automobile connections with remaining branch offices.

We help exporters establish themselves on foreign markets by means of our precise calculations and speedy information service on foreign currency restrictions, tariffs, customhouse and consular regulations in force abroad.

We give you expert advice concerning all types of land and sea transports.

BRANCH OFFICES:

Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Warszawa, Wilno, Zbąszyń.

Polish correspondents for the concern Schenker and Co.



TOWARZYSTWO DALEKOMORSKICH POŁOWÓW

„POMORZE"

Sp. z o. o.

Gdynia

Połowy dalekomorskie własnymi statkami

Własne solarnie

Import—Eksport ryb morskich

»GAZY ZIEMNE«

SPÓŁKA AKCYJNA DLA PRZEMYSŁU NAFTOWEGO

Lwów, ul. Akademicka 7.

Telefon: 102-47 Adres telegr.: „GAZY"

Kopalnie nafty w Schodnicy i Uryczu

Fabryka gazoliny w Schodnicy

stacja kolejowa Borysław

Rafineria nafty i olejów mineralnych

Lwów 24 (zniesienie), st. kol. Lwów-Podzamcze

MECHANICAL AND INDUSTRIAL PLANTS

B. BADZIĄG

GDYNIA, ŻEROMSKIEGO 22

SHIP REPAIRS AND OVERHAULING. — ELECTRIC AND AUTOGENOUS WELDING.

CLEANING AND CONSERVATION OF STEAM BOILERS AND WATER-TANKS.

DOM SPEDYCYJNY „RAWA"

wł. Władysław i Teodor Szmańda

koncesjonowani agenci celni

Transporty morskie
GDYNIA
Starowiejska 21 — Tel. 3483

Ekspedycja lądowa
BYDGOSZCZ
Śniadeckich 37 — Tel. 3121

Polskie Tow. Transportu Międzynarodowego

SCHENKER i S-KA S. A.

Oddział w Gdyni

Telefone: 2924 P. K. O. Warszawa 170 270

Office and Store: 3, Rotterdamska

Organisation of all kinds of transport by sea and land

Over 200 own establishments in Europe. Correspondents in all important places of the world.

Own warehouses in the harbour. especially fitted for storage of all kinds of import and export goods.

Specialities:

Transports of perishable goods:
Bacon — Eggs — Butter — Poultry — Meat — Cattle etc.

International Group-Transports.

Bacon Export Gniezno

Co. Ltd.

Facturies and branches in Bydgoszcz, Gniezno, Grodzisk, Tczew, Skalmierzyce, Gdynia, Warszawa, Dubno

Export of bacon, hams, meat conserves, live and killed porks, poultry, eggs, pickled cabbage, cucumbers a s. o.

Affiliated Company:
BACON EXPORT CHOJNICE, CHOJNICE

MANAGEMENT BOARD: Bydgoszcz, M Piotrowskiego 12/14.

Rauchwaren — Veredlungs-Gesellschaft m. b. H. Danzig



GDAŃSK, WEIDENGASSE 35/38

Tel.: 247-35. Adres telegr.: DAPO Gdańsk, Tel. 247-36

Nasze specjalności:

KRÓLIKI NA SEAL
i wszelkie modne kolory

BARANKI – INDYJSKIE – BUENOS OPOSUM – WHITECOATS

FABRYKA KONSERW RYBNYCH I JARZYNOWYCH

KLEIN I KRAKOWSKI

NORDIA-HAWE

GDYNIA, PORT RYBACKI

Poleca swoje pierwszorzędne wyroby jak: Ogórki konserwowane — Konserwy rybne — Śledzie wędzone — Szproty wędzone

Dom Handlowy Herman Meyer

Sp. Akc.

Import — Warszawa, ul. Traugutta 2 — Eksport

ODDZIAŁ W KATOWICACH, ul. Powstańców 5

AGENTURA W POZNANIU, Al. Marcinkowskiego 17a

HERMAN MEYER S. A. Gdańsk

Centrala Sprzedaży Wyrobów Kamionkowych

Sp. z o. o.

Warszawa 1

Telefon 279-64, 296-32 — Krecytowa nr 9 m. 10 — Skrzynka pocztowa nr 734

Import **CONCORDIA** Export

Katowice — Sp. Akc. — Sokolska 4

Import towarów kolonialnych i ziół leczniczych

Eksport ziół leczniczych

ZYGMUNT GRIFFEL

tartaki parowe i przemysł drzewny — fabryka skrzyń

Lwów, ul. Kościuszki 7

Telefon 278-56 — Adr. telegr. GRITIMB

EUROPEAN HARDWOOD COMPANY

Warszawa, Jerozolimska Nr 29

EKSPORT WSZELKICH MATERIAŁÓW DRZEWNYCH

POLISH ALDER PLYWOOD COMPANY

Warszawa, Jerozolimska Nr 29

FABRYKA DYKT KLEJONYCH marki „FADAK"

Centralne Biuro Sprzedaży

Wyrobów Ceramicznych i Sanitarnych

Warszawa, Czackiego 6. Tel. 666-83

Związek Polskich Fabryk Portland-Cementu

● Warszawa, Mazowiecka 4 m. 5. Tel. 517-85, 228-12, 595-99 ●

Wydaje czasopisma „CEMENT". ● Prenumerata roczna zł 6.—

Warszawskie Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Hutniczych Sp. Akc.

Węgiel z kopalń głębokich

K a z i m i e r z i J u l i u s z

Biuro sprzedaży:

NIEMCE, p. Kazimierz k/Strzemieszyc

Biuro Sprzedaży Wyrobów Fabryk Jutowych

Spółka z ograniczoną odpowiedz.

Warszawa, ul. Szkolna 2 m 5.



Sprzedaż w kraju i na eksport wyrobów jutowych:

przędza, tkaniny, worki wszelkich gatunków i wymiarów.

Nagrodzona złotym medalem na Międzynarodowej Wystawie w Paryżu w 1936 r.

Koncesjonowana wytwórnia wędlin

B. Lauterstein

WARSZAWA, RYNKOWA 11

TELEF.: 515-99 i 203-97

Rok założenia 1889

Rewarded with a Gold Medal at the International Exposition at Paris in 1936

B. Lauterstein

Certified Producers of Smoked Meats & Sausages

W A R S A W, Rynkowa 11

Established in 1889

„S A P R O L" Spółka Akcyjna dla handlu produktami rolnymi.

S p e c j a l n o ś ć: Nasiona, produkty strączkowe

Lwów, Pl. Smolki 5. tel. 223-37 i 223-38

POLSKI PRZEMYSŁ OWOCOWY

„BANANAS" S. A.

Gdynia-Port, ul. Polska 21

Import owoców południowych — Dojrzewalnia bananów
Składy i magazyny w porcie

Kapitał akcyjny 500.000 zł — Tel. 39-47, 20-11

Polsko-Holenderskie Towarzystwo Importu i Eksportu Skór Surowych

„POLHOLSKÓR"

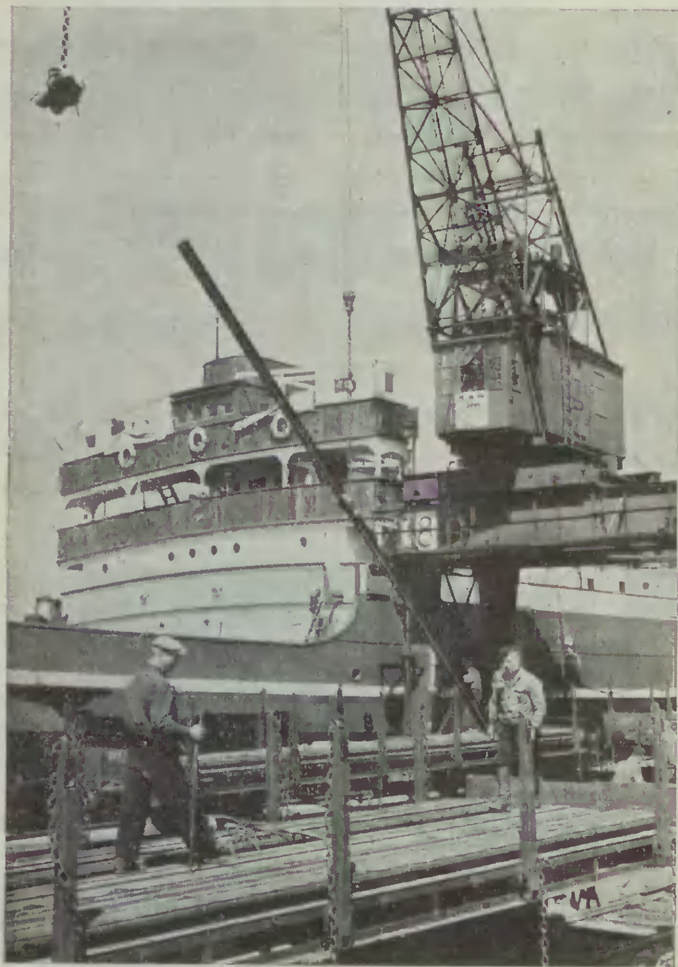
Sp. z o. o.

Gdynia, ul. Starowiejska 54. Tel. 30-59

Oddziały własne: w Białymstoku i Warszawie.



Fabryka Fornierów i Dykt
I. M. LESLAU i Synowie
Spółka Firmowa w Radomiu
Dolna 18, tel. 15-39



Przeładunek żelaza w porcie

POLSKI EKSPORT ŻELAZA Sp. z o. o.
POLISH IRON EKSPORT COMPANY LTD.
Lompy 14 Katowice (Poland)

Cable Address:
PEZKA, Katowice

Telephone:
No. 359-01

Cena 12 stron — 10 —

KURIER BAŁTYCKI

Rok III. Gdynia, niedziela 2 kwietnia 1939 r. № 77

Cała Gdynia bierze udział

w szlachetnym wyścigu ofiarności

Czytelnicy „Kuriera Bałtyckiego" złożyli już 27.990 zł 51 gr na działko przeciwpancerne dla Morskiej Brygady Obrony Narodowej

Komunalna Kasa Oszczędności MIASTA GDYNI

przyjmuje subskrypcje

Sama wciąż rośnie

D K W

Modele 1939 r.

już wkrótce na składzie

Dr Ralf Jahnz – Gdynia

Świętojańska 120, telefon 35-60

P. K. O.

przyjmuje subskrypcję Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej

Kanclerz Hitler o pokoju w Europie (patrz str. 4)

Leszczków-Len Wileński-Milanówek

Artystyczny Przemysł Ludowy

Świętojańska 38 GDYNIA Tel. 32-63

NAJPOCZYTNIEJSZY DZIENNIK PORANNY GDYNI I WYBRZEŻA.

ORGAN SFER GOSPODARCZYCH OBU PORTÓW POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO.

C Z Y T A N Y i A B O N O W A N Y W CAŁEJ POLSCE.

REDAKCJA:

UL. ŚW. PIOTRA 12/I,
TELEFONY 10-88 i 16-25,

ADMINISTRACJA:

UL. PORTOWA 13/15,
TELEFON 16-55.

SPIS OGŁOSZEŃ — LIST OF ADVERTISERS

Gdynia Supervising Co. Ltd. — Gdyńska Spółka Kontrolna z o. o.

Superintendence of all merchandise in all European Ports — Tally

Representatives of: Beckmann & Jörgensen, Copenhagen

Gdynia, ul. 10 Lutego 25

Post Box Nr. 97 Tel. 1585, 1586 Telegr. Address: "Superkontrol"

TREŚĆ

Karwina

Najlepszy węgiel i koks

eksportowany do: Belgii, Finlandii, Francji, Grecji, Danii, Holandii, Italii, Jugosławii, Litwy, Niemiec, Norwegii, Portugalii, Rumunii, Słowacji, Szwajcarii, Szwecji, Węgier oraz do Ameryki Południowej, Afryki Północnej, Syrii, Egiptu itd.

Wyłączni sprzedawcy:

WSPÓLNE BIURO SPRZEDAŻY WĘGLA I KOKSU ZAGŁĘBIA KARWIŃSKIEGO, Sp. z o. o.

ul. Gen. Bortnowskiego 10

CIESZYN

Telefon: 15-11, 15-12, 15-13

Adres telegr. „Karwęgiel" Cieszyn

Agentura własna dla portów: Gdynia i Gdańsk:

Karwęgiel—Karwina-Coal, Sp. z o. o. Gdynia, ul. Świętojańska 41

Telefon: 49-77

Adres telegr.: „Karwinacoal" Gdynia

Karwina

Best coals and coke

exported to: Belgium, Finland, France, Greece, Denmark, Holland, Italy, Yugoslavia, Lithuania, Germany, Norway, Portugal, Rumunia, Slovakia, Switzerland, Sweden, Hungary, South America, North Africa, Syria, Egypt etc.

Sole Distributors:

WSPÓLNE BIURO SPRZEDAŻY WĘGLA I KOKSU ZAGŁĘBIA KARWIŃSKIEGO, Sp. z o. o.

ul. Gen. Bortnowskiego 10

CIESZYN

Telephone 15-11, 15-12, 15-13

Telegraphic address: „Karwęgiel" Cieszyn

Port Agents for Gdynia and Gdańsk:

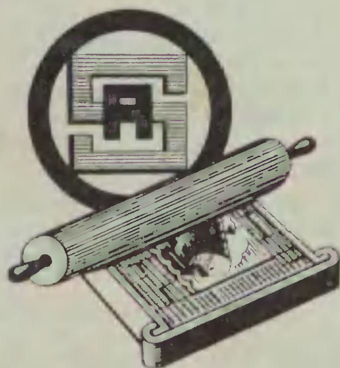
Karwęgiel—Karwina-Coal, Sp. z o. o., Gdynia 41, Świętojańska

Telephone 49-77

Telegraphic address: „Karwinacoal" Gdynia

CONTENTS

ZAKŁADY GRAFICZNE
ALFONS SZCZUKA



GDYNIA ŚW. PIOTRA 12
TELEFON 36-36

Posiadają zorganizowane działy:

AKCYDENSOWY
dla wszelkich druków biurowych i reklamowych od najskromniejszych do najwytworniejszych. Wykonanie jedno i wielokolorowe

DZIEŁOWY
dla wszelkich broszur i czasopism Piękne wykonanie ilustracyj i t. p.

MASOWEGO NAKŁADU
ze specjalnie urządzoną stereotypią, maszynami pośpiesznymi i maszyną rotacyjną

INTROLIGATORSKI
dla opraw blokowych, zeszyt., książkowych, buchalteryjnych, opraw w skóry z tłoczonymi napisami. Naklejanie na płótno map i planów

Fachowe i terminowe wykonanie

THE PORT OF GDYNIA



Polish	English
1) Port drzewny f-y ,,Paged"	1) Timber port of the firm "Paged"
2) Elektrownia ,,Gródek"	2) Electr. Gener. Plant, "Gródek"
3) Stocznia Gdyńska	3) Gdynia Dockyard
4) Magazyn Nr 10	4) Warehouse Nr. 10
5) Magazyn Nr. 6	5) Warehouse Nr. 6
6) Magazyn ,,Cukroport" V	6) Warehouse of firm "Cukroport V"
7) Magazyn Nr. 8	7) Warehouse Nr. 8
8) Magazyn Nr. 7 (B. G. K.)	8) Warehouse Nr. 7 of the National Economic Bank
9) Magazyn Nr. 9 (B. G. K.)	9) Warehouse Nr. 9. of the National Economic Bank
10) Firma ,,Balta"	10) Warehouse of firm ,,Balta"
11) Firma Leppert i Karpiński	11) Warehouse of firm ,,Leppert i Karpiński"
12) Elewator Zbożowy	12) Grain elevator
13) Polski Melas	13) Reservoirs of f. "Polski Melas"
14) Olejarnia ,,Union"	14) Fats and Oil Works, Union Ltd.
15) Łuszczarnia Ryżu	15) Rice Mill
16) Mag. f-y ,,Barcikowski i Ska."	16) Warehouse of firm Barcikowski Ltd.
17) Urząd Celny	17) Customs House
18) Biuro Portowe P.K.P.	18) Railway Offices P.K.P.
19) Magazyn Nr. 2	19) Warehouse Nr. 2
20) Stacja Kontroli jaj	20) Egg Inspection Station
21) Magazyn f-y ,,Hartwig"	21) Warehouse of firm Hartwig
22) Magazyn f-y ,,Extrans"	22) Warehouse of firm "Extrans"
23) Magazyn f-y ,,Extrans"	23) Warehouse of firm "Extrans"
24) Chłodnia Portowa	24) Port Refrigerator
25) Magazyn f-y ,,Bananas"	25) Warehouse of firm "Bananas"
26) Magazyn Nr. 3	26) Warehouse Nr. 3
27) Magazyn f-y ,,Pantarei"	27) ,, of firm "Pantarei"
28) Magazyn f-y ,,American Scantic Line"	28) ,, Am. Scantic Line
29) Magazyn f-y ,,Józef Fetter"	29) ,, J. Fetter
30) Magazyn f-y ,,Cukroport"	30) ,, "Cukroport"
31) Magazyn f-y ,,Cukroport"	31) ,, "Cukroport"
32) Magazyn Nr. 1	32) ,, Nr. 1
33) Kapitanat Portu	33) Harbour Master's Office
34) Dworzec Morski i Biuro ,,Gdynia—Ameryka"	34) Maritime Station and Office G.A.L.
35) Magazyn f-y ,,Warta" i ,,Aukcje Owocowe".	35) Warehouse of the firm "Warta" and of Aukcje Owocowe
36) F-a ,,Skarbopol"	36) Skarbopol
37) Mag. Monopolu Tytoniowego	37) Warehouse of the Polish Tobacco Monopoly
38) Mag. Spółdzielni ,,Społem"	38) Warehouse of the firm ,,Społem"
39) Mag. f-y ,,Pantarei"	39) Warehouse of the firm "Pantarei"
40) Mag. długoterminowy Nr. 5	40) Warehouse No. 5
41) Urząd Celny (Oddz. Molo Pas.)	41) Customs House, Passenger Pier
42) Urząd Morski	42) Port Authority
43) Portowa Straż Pożarna	43) Harbour Fire Brigade
44) Wieża Ciśnień	44) Water Tower
45) Koszary Policji Państwowej	45) Police Station
46) Magazyn Materiałowy U. M.	46) Stores of the Port Authority
47) Warsztaty Mechaniczne U. M.	47) Mechanical Workshops of the P. A.
48) F-a ,,Polskarob"	48) The firm "Polskarob"
49) F-a ,,Elibor"	49) The firm "Elibor"
50) F-a ,,Progress"	50) The firm "Progress"
51) F-a ,,Giesche"	51) The firm Giesche
52) Warsztaty Stoczni Gdyńskiej	52) Mechanical Workshops of the Gdynia Dockyard
53) Świetlica Koła Marynarzy	53) Polish Sailors' Home
54) Dom Robotnika Portowego	54) Harbour Worker's Home
55) Magazyn f-y ,,Hartwig"	55) Warehouse of firm Hartwig
56) Zakłady Graficzne A. Szczuka	56) Printing Works of firm A. Szczuka
57) F-a ,,Temporyb"	57) Fish Smoking Plant of the firm Temporyb
58) Stocznia Rybacka	58) Fishery Shipyard
58) Stocznia Jachtowa	58) Yacht Shipyard
59) Wędzarnia Ryb f-y Budzisz	59) Fish Smoking Plant of the firm Budzisz
60) Wędzarnia Ryb f-y Konkol	60) Fish Smoking Plant of the firm Konkol
61) Wędzarnia Ryb f-y ,,Syrena"	61) Fish Smoking Plant of the firm ,,Syrena"
62) Wędzarnia Ryb f-y ,,Przemysłowe Zakłady Rybne"	62) Fish Smoking Plant of the firm ,,Przemysłowe Zakłady Rybne"
63) Wędzarnia Ryb f-y ,,Anglo-Scott"	63) Fish Smoking Plant of the firm ,,Anglo-Scott"
64) Wędzarnia Ryb f-y ,,Nordia-Have"	64) Fish Smoking Plant of the firm ,,Nordia-Have"
65) Biura i Magaz. f-y ,,Pomorze"	65) Warehouse and Office of the firm Pomorze
66) Hala Rybna	66) Fish Hall
67) Chłodnia Rybna	67) Fish Refrigerator
68) Magazyn śledziowy	68) Herring Warehouse
69) Magazyn śledziowy	69) Herring Warehouse
70) Magazyn śledziowy	70) Herring Warehouse
71) Stacja bunkrowa f-y ,,Polmin"	71) Bunkering Station of firm "Polmin"
72) Stacja Imhoffa (Oczyszczalnia Miejska)	72) Imhof station.
73) Fabryka mączki rybnej	73) Factory of Fish Meal
74) Magazyn Materiałowy ,,Żeglugi Polskiej"	74) Stores of the 'Żegluga Polska"
75) Przystań f-y ,,Vistula"	75) Passenger berth of the "Vistula"
76) Magazyn śledziowy	76) Herring Warehouse
77) Ośrodek Morski Przysposobienia Wojskowego	77) Military Training Centre
78) Firma ,,Mewa"	78) Warehouse of firm "Mewa"
79) Firma ,,Mewa"	79) Warehouse of firm "Mewa"
80) Magazyn f-y ,,Korab"	80) Warehouse of firm "Korab"
81) Przystań pasaż. ,,Żegl. Polsk."	81) Passenger berth of the "Żegluga Polska"
82) Stacja Morska	82) Sea Station
83) Dom Żeglarza	83) Yachts'Home
84) Przystań motorówek f-y R. Wilke	84) Passenger berth of the firm R. Wilke
85) Ekspedycja towarowa P.K.P.	85) Railway PKP. Offices
86) Dworzec Kolejowy	86) Railway Station
87) Urząd Pocztowy	87) Post Office
88) Morski Urząd Rybacki	88) Sea Fishing Authority
89) Urząd Morski (Wydz. Techn.)	89) Port Authority (Technical Office
90) Państw. Inst. Meteorologiczny	90) State Meteorological institute
o — głębokość	o — Depth
▬ granica Wolnej Strefy	▬ Boundaries of the Free Customs Zone

OBJAŚNIENIA ZNAKÓW — TABLE OF ABBREVIATIONS.

Polish	English
A — Molo Pasażerskie	A — Passenger Pier
B — Molo Węglowe	B — Coal Pier
C — Molo Rybackie	C — Fish Pier
D — Molo Południowe	D — South Pier
a Nabrzeże Jugosłowiańskie	a Yugoslavian Wharf
b ,, Rumuńskie	b Rumanian Wharf
c ,, Czechosłowackie	c Czechoslovakian Wharf
d Nabrzeże Stanów Zjednocz.	d United States Wharf
e ,, Norweskie	e Norwegian Wharf
f ,, Indyjskie	f Indian Wharf
g ,, Rotterdamskie	g Rotterdam Wharf
h ,, Polskie	h Polish Wharf
i ,, Pilotowe	i Pilots' Wharf
j ,, Portowe	j Harbour Wharf
k ,, Francuskie	k French Wharf
l ,, Belgijskie	l Belgian Wharf
m ,, Holenderskie	m Dutch Wharf
n Nabrzeże Duńskie	n Danish Wharf
o ,, Szwedzkie	o Swedish Wharf
p ,, Śląskie	p Silesian Wharf
r ,, Helskie	r Hel Wharf
s ,, Rybne	s Fish Wharf
t ,, Kaszubskie	t Cassub Wharf
u ,, Angielskie	u English Wharf
w ,, Wilsonowskie	w Wilson Wharf
y ,, Prezydenta	y President's Wharf
z ,, Pomorskie	z Pomeranian Wharf
I — Basen Min. Kwiatkowskiego	I — Min. Kwiatkowski's Basin
II — ,, Marsz. Piłsudskiego	II — Marshal Piłsudski's Basin
III — ,, Węglowy	III — Coal Basin
IV — ,, Południowy	IV — South Basin
V — ,, Rybacki	V — Fish Basin
VI — ,, Prezydenta	VI — President's Basin
VII — ,, Żeglarski (Ministra Becka)	VII — Sailing Vessel Basin (Min. Beck's Basin)

POLSKA KONWENCJA WĘGLOWA

Organizacyjną formą polskiego przemysłu węglowego w dziedzinie zbytu jest Polska Konwencja Węglowa z siedzibą w Katowicach, ul. Powstańców 44.

Jest ona za tym instytucją, która normuje zasady sprzedaży węgla w kraju i zagranicą. Koncentruje u siebie dane dotyczące zbytu węgla, a celem jej jest koordynacja wysiłków, zrzeszonych przedsiębiorstw węglowych, w celu racjonalnego zwiększenia spożycia węgla w kraju jako też i rozwoju eksportu węgla i brykietów.

Polska Konwencja Węglowa obejmuje całe głębokie kopalnictwo krajowe oraz wszystkie brykietownie w granicach jak do tej chwili przed przyłączeniem Zaolzia.

POLISH COAL CONVENTION

THE POLISH COAL CONVENTION

The Polish Coal Convention (44, ul. Powstańców, Katowice) is the sales organization of the Polish coal industry.

It is thus the reprezentative of this industry as regards sales of the fuel to industry, both on the home market and abroad. It concentrates all the available data on the sale of coal, and its object is to co-ordinate the efforts of the associated collieres and coal enterprises in order to increase the rational consumption of coal in Poland as also to develop the export of coal and of briquettes.

The Polish Coal Convention represents all the deep-level collierfes and all the briquette works in the country.

A. Druckenmüller Danzig

Spółka z ogr. odp.

Hurtownia Żelaza i Towarów Żelaznych

Biuro i magazyny:

Gdańsk—Langfuhr, Adolf Hitlerstrasse 225

Żelazo formowe, sztabowe, blachy, rury, urządzenia sanitarne i kanalizacyjne, okucia żelazne, narzędzia, druty, gwoździe, sprzęty do użytku domowego i kuchennego.

Tel. centrala 420-51. Adres telegr. Druckenmüller Danzig - Langfuhr

2

GDYNIA-AMERYKA
LINIE ŻEGLUGOWE
S. A.

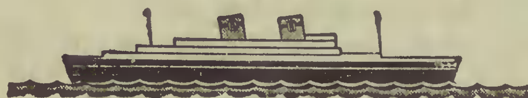
Warszawa, Pl. Małachowskiego 4
Gdynia, Dworzec Morski
Kraków, Rynek Główny 47
Lwów, Kopernika 3
Rzeszów, Grottgera 20

LINIA PÓŁNOCNO - AMERYKAŃSKA
GDYNIA — KOPENHAGA — HALIFAX — NEW YORK

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA
GDYNIA-DAKAR—RIO DE JANEIRO-SANTOS-MONTEVIDEO
BUENOS AIRES - DAKAR - BOULOGNE SUR MER - GDYNIA

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ
GDYNIA/GDAŃSK - NEW YORK NEW ORLEANS—HOUSTON
GALVESTON — GDYNIA

WYCIECZKI MORSKIE



FLOTA „GAL"

m/s „PIŁSUDSKI"
m/s „BATORY"
m/s „SOBIESKI"
m/s „CHROBRY"
s/s „KOŚCIUSZKO"

s/s „PUŁASKI"
m/s „BIELSKO"
m/s „ŁÓDŹ"
m/s „MORSKA WOLA"
m/s STALOWA WOLA"

PAM

POLSKA AGENCJA MORSKA
Spółka z ogr. odp.



Gdynia — Gdańsk

Świętojańska 10 — Hopfengasse 27

Tel. 29-57 — Telegr. PAM — Tel. 239-51

Maklerstwo okrętowe — Transporty morskie towarów masowych — Dostawa bunkru

AGENCI LINII:

BALTIMORE & OHIO RAILROAD, BALTIMORE
BOOTH LINE, LIVERPOOL
CANADIAN NATIONAL RAILWAYS, MONTREAL
CHARGEUR REUNIS, PARIS
DANZIGER SEETRANSPORT, DANZIG
A/S DET OSTASIATISKE CO., COPENHAGEN
ELLERMANN & BUCKNALL S. S. CO., LONDON
FINSKA ANGFARTYGS AKTIEBOLAGET, HELSINKI
FURNES BERMUDA & WEST INDIES LINE, NEW YORK
GDYNIA—AMERYKA, LINIE ŻEGLUGOWE S. A., WARSZAWA
GRACE LINE CARIBBEAN SERVICE NEW YORK
HANSEATISCHE REEDEREI, HAMBURG
ALFRED HOLT & CO., LIVERPOOL
J. LAURITZEN, COPENHAGEN
LYKES BROS S. S. CO., NEW ORLEANS
MUNARGO LINE, NEW YORK
NEDERLANDSCHE STOOMW. MIJ. „OCEAN" N. V., AMSTERDAM
N. V. ROTTERDAMSCHE LLOYD ROTTERDAM
N. V. STOOMVAARD MIJ., „NEDERLAND", AMSTERDAM
NEW YORK & CUBA MAIL S. S. CO. NEW YORK
NEW YORK & PORTO RICO LINE S. S. CO., NEW YORK
UNITED FRUIT COMPANY, NEW YORK
VORE LINE/GUNSTEIN STRAY/FARSUND
ŻEGLUGA POLSKA S. A. GDYNIA

Konosamenty bezpośrednie z Gdyni i Gdańska do wszystkich portów świata

„WARTA"

Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o. o.

GDYNIA	GDAŃSK	WARSZAWA	ŁÓDŹ
nab. Francuskie 6	Langermarkt 19	Zgoda 12	Kościuszki 39

KATOWICE	BOGUMIN
ul. Szopena 4	ul. Sobieskiego 93

Własne magazyny portowe w Gdyni

Ekspedycja – magazynowanie – frachtowanie – inkaso – asekuracja

TRANSPORTY ZBIOROWE

WAGONY ZBIOROWE

MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Gdynia - port : informator 1939

7005/Ma

POLISH PETROLEUM COMPANY

Polskie Towarzystwo Naftowe m. b. H.

Phone: 287 46 — DANZIG — Tel.-address: „Poltank"

Head office: 2, Stadtgraben

Oil Bunkering Stations

Gas Oil, Diesel Oil, Fuel Oil, Motor- and Marine Oils.

Bunkering service also on Sundays and Holidays.

Tanking Installations:

Danzig—Neufahrwasser
8/9, Weichselstrasse, 'Phone: 353 19/353 90

Danzig-Schellmühl, „Ropol"
8, Marxstrasse, 'Phone: 276 36

Danzig - Schellmühl, „Olex"
20, Broschkischerweg, 'Phone: 284 66

Total tanking capacity: abt. 9 000 000 Imp. Gall.

Handling, Storage, Forwarding

Total tanking capacity: abt. 9 000 000 Imp. Gall.

The Installations have railway sidings on premises and own wharf for loading of steamers and motor vessels.

Zakłady Graficzne Alfons Szczuka — Gdynia, ul. Św. Piotra 12, tel. 36-36.